

**دار الخبرة**  
**للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية**



**سلسلة إقرأ المرورية**

**الجزء السابع عشر**

بعض العادات السيئة في قيادة السيارات

وماتؤدي اليه من كوارث وكيفية

عنها الاقلاع

**تأليف وإعداد**

**السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي**

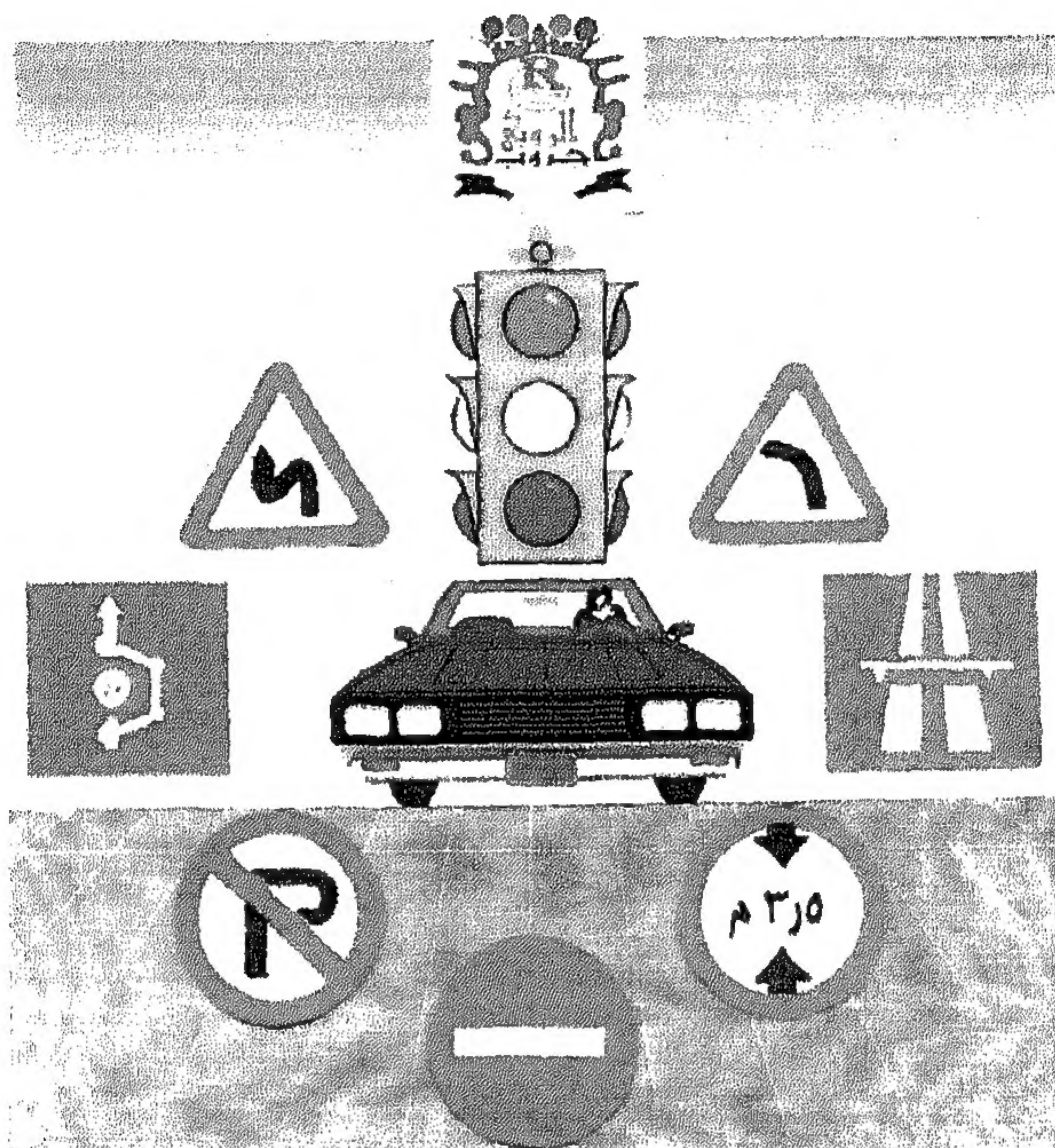
خبير المرور الدولي والانتفاذ والتدخل السريع في الحوادث



إهداء ٢٠١٠

دار الكتب و الوثائق القومية  
جمهورية مصر العربية

دار الخبرة  
للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية



سلسلة إقرأ المرورية

الجزء السابع عشر

بعض العادات السيئة في قيادة السيارات

وما تؤدي اليه من كوارث وكيفية

الاقلاع عنها

تأليف وإعداد

السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي

خبير المرور الدولي والانتفاذ والتدخل السريع في الحوادث



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

والصلاة والسلام على أشرف المرسلين محمد نبي الله الأمين الذي قال: "إمطة الأذى عن الطريق شعبة من شعب الإيمان" اهدي

خلاصة خبرتي وفكري

والى روح السيد الشريف اللواء/ محمد الروبي والدي والى روح السيدة الشريفة / فاطمة همام والدتي نفعتني الله بهما ونفعهما ألي.

والى كافة طلاب المعرفة المرورية والقانونية من أفراد شرطة المرور، ورجال القانون، ومن شباب المعاهد والكليات المعنية بتخريج رجل الأمن والمرور والقانون الكفاء، الذي يواكب نهضة اليوم وطموح الغد بما يتحقق له من اللياقة العالية، والفهم الملتزم، والخلق القويم أقدم ذلك جزءاً من المسيرة المباركة لمصرنا الحبيبة العريقة...

والى كل مواطن مصري وعربي يرغب في الحصول على تلك المعرفة أهدي خلاصة فكري، وخبرة عملي في هذه الصفحات، لتكون له نبراساً يضيء له الطريق، وعوناً له ولمصرنا في حل مشكلة المرور وذلك عملاً بالاية القرآنية.

﴿ إن أريد إلا الإصلاح ما استطعت وما توفيقي إلا بالله ﴾ والله أسأل أن ينفع بها البلاد والعباد في حياتي وبعد مماتي .



السيد الشريف اللواء

يسري محمد محمد الروبي





والصلاة والسلام علي نبي الرحمة محمد الصادق الامين صلي الله  
عليه وعلي اله وصحبه وسلم

### مقدمة

أصبحت مشاكل المنظومة المرورية وهاجس الحوادث الناتجة  
عنها أمرا بالغ الإزعاج في كل بلاد العالم على السواء ،ومن هنا  
تعمل الجهات المسؤولة عن الأمن المروري والسلامة لمستخدمي  
الطريق على نشر الوعي المروري بشتى الوسائل والقنوات  
الإعلامية وأساليب الدعوة.

ويبلغ حرص هذه الجهات مداه إذا نظرنا إلى هذا الكم الهائل من  
الأفلام المرئية، والمواد المسموعة المسجلة علي شرائط ، وإلى  
الكتيبات والنشرات التي يتم إنتاجها بهدف التوعية والدعوة إلى  
السلامة العامة، وبالطبع فإن مسببات المشاكل و الحوادث لا تتغير  
بين يوم و ليلة أو من عام لآخر، لذا فإن هذا الإلحاح والمتابعة من  
أجل نشر الوعي المروري وأساليب السلامة وحل مشاكل  
المنظومة المرورية يأتي من القناعة التامة بأن الأساس في كل ما  
يتم نشره أو إنتاجه مما أشرت إليه من أوعية الإعلام  
والتوعية، إنما هو بهدف ترسيخ مفاهيم الأمن والسلامة، وصولاً  
إلى ما يجعل من القيادة مجالا لتطبيق مجموعة من الأخلاقيات  
النبيلة، والمثل الكريمة، والسلوك المتحضر.. ومن هنا، فإن ما  
رُصد في هذا المؤلف من معلومات ربما لا يكون جديداً كل الجدة  
بالنسبة للبعض، ولكنه - بكل تأكيد - يد ممدودة للجميع، تساندهم  
وترشدتهم للطريق السليم، وتأخذ بيد السالكون في دروب ( المحافظة  
على الحياة)، والداعين ( للسلامة على الطرق)، وتبارك خطاهم.

ويبذل كل ذلك للوصول الي حل مشاكل المرور والقيادة الامنة بدون حادث اما اذا وقع الحادث لا قدر الله فهناك ما يبذل من جهات عديدة بعد مرحلة وقوع الحادث للتدخل في حل الازمات المرورية لتقليل اثار الحادث واسعاف المصابين ودفن المتوفين وازالة اثار الحادث أو التدخل حين وقوع أزمة مرورية نتيجة وقوع كوارث صناعية أو طبيعية.

ومن هنا كان الهدف الأساسي من هذا المؤلف وهو التعريف ببعض العادات السيئة في قيادة السيارات وما تؤدي اليه من كوارث وكيفية الإقلاع عنها

والله اسأل عز وجل ان يتقبل هذا العمل خالصا لوجهه الكريم من باب اماطة الاذي عن الطريق حيث قال محمد سيد الخلق اجمعين ونبي الله الامين صلى الله عليه وعلى اله وصحبه وسلم) ان الايمان بضع وستون شعبة وفي قول اخر بضع وسبعون شعبة اولها قول لا اله الا الله وادناها اماطة الاذي عن الطريق وان الحياء احد شعب الايمان ) وقال (خيركم خيركم لأهله وأنا خيركم لأهلي ) وقال (خيركم من تعلم وعلم ) صدقت يا حبيبي يا رسول الله صلى الله عليك وسلم .

جعلنا الله وإياكم من هذه الخيرة ، والله علمنا ما ينفعنا وأنفعنا بما علمتنا.

والله نسأل السداد والتوفيق لما فيه خير البلاد والعباد ،،،

مع تحيات خبير المرور الدولي والانقاذ والتدخل السريع في الحوادث ورئيس مجلس إدارة الدار

السيد الشريفه اللوات

بصري محمد محمد الروبي



سبحانك لا علم لنا الا ما علمتنا انك انت العليم

الحكيم

صدق الله العظيم  
سورة البقرة اية ( ٣٢ )



السيرة الذاتية للمؤلف

المسيد الشريف اللوات

يسري محمد محمد الروبي

خبير المرور الدولي والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث  
ورئيس مجلس إدارة دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات  
المنظومة المرورية



﴿فاما الزبد فيذهب جفاء واما ما ينفع الناس فيمكث في الارض كذلك  
يضرب الله الامثال﴾ ﷻ  
قال المصطفى صلى الله عليه وآله وسلم ( خيركم من تعلم القرآن وعلمه  
وفي قول آخر خيركم من تعلم العلم وعلمه ) صدقت يا حبيبي يا رسول  
الله صلى الله عليه وآله وسلم  
من هو السيد الشريف اللواء / يسري محمد محمد الروبي





هو الذي يتشرف بأنه من ذرية سيدنا ومولانا رسول الله صلى الله عليه وسلم نسبا حيث أن جده لأبيه سيدنا الحسن رضي الله عنه وأرضاه وحسبا حيث أن جده لأمه سيدنا الحسين رضي الله عنه وأرضاه وجده الأكبر سيد الخلق محمد رسول الله صلى الله عليه وسلم والحمد لله عز وجل الذي منّ عليه وشرّفه بهذا النسب والحسب.

- هو من مواليد جمهورية مصر العربية.
- خريج كلية الشرطة سنة ١٩٧٠ م.
- تلقى دورات في التدريب العسكري و الأسلحة والمفرقات وازالة الألغام والشراك الخداعية والقنابل حتي خبير اول في المفرقات والازالة وقد مارس هذه المهنة حتي تم النصر بفضل الله في اكتوبر سنة ١٩٧٣ م.
- ثم اختير للعمل بالمرور منذ ذلك التاريخ وحتى سنة ١٩٩٧ م.

وهو الذي شغل ويشغل حتي الان ما يلي:

- خبير المرور واجهزة التحكم في المرور بالرادار من سويسرا.
- خبير اجهزة تعليم قيادة السيارات بالكمبيوتر من الولايات المتحدة الامريكية.
- خبير الانقاذ والاغاثة والتدخل السريع لاغاثة وانقاذ المصابين في حوادث المرور علي الطرق السريعة من فرنسا.

- حاصل علي دبلومات في مجال المرور من كل من:
- معهد شيكاغو للمرور بالولايات المتحدة الامريكية.
- اكااديمية الشرطة بنيويورك بالولايات المتحدة الامريكية.
- معهد زيورخ بسويسرا للتحكم في المرور بالرادار.
- معهد دوسلدرف بألمانيا للتحكم في المرور.
- معهد الانقاذ والتدخل السريع في حوادث المرور علي الطرق بانرباك بفرنسا.

- معهد بن هاملتون بالولايات المتحدة الامريكية لتعليم القيادة بالسمبوليتور .

شغل المناصب الاتية:

- منذ التخرج وحتى عام ١٩٧٣ م شغل مناصب شرطية في التدريب العسكري ثم خبير ازالة قنابل و مفرقات .

- منذ عام ١٩٧٣ م حيث كان يشغل رتبة النقيب وحتى رتبة اللواء شغل جميع الوظائف المرورية في هذه الرتب حتي مدير الادارة العامة للطرق والعمليات بعموم الجمهورية بالادارة العامة للمرور .

- مصمم ومنفذ اول سيارة للتدخل السريع في الحوادث الجسيمة والتي تعمل بالادارة العامة للمرور .

- مصمم ومنفذ اول سيارة تحقيقات متنقلة بجمهورية مصر العربية .

- مصمم ومنفذ اجهزة التحكم في المرور بالرادار بالطاقة الشمسية والتي تعمل بالادارة العامة للمرور .

- أنشأ اول معمل لإصلاح وصيانة اجهزة الرادار ومعدات التقنية الحديثة للمرور على نفقة الخاصة وإهداه للادارة العامة للمرور ومازال يعمل بها حتى الان .

- مؤسس بجمعية الوعي المروري بنادي الشمس لتعليم القيادة بالسمبوليتور .

- عضو الجمعية العلمية العربية للنقل بجمهورية مصر العربية

- عضو جمعية الوقاية من حوادث الطرق بجمهورية مصر العربية

- عضو جمعية ادارة الاعمال العربية بجمهورية مصر العربية

- عضو جمعية الطرق العربية بجمهورية مصر العربية .

المدرس لمادة المرور في كل من :-

- المدرس للمرور بمعهد المقاولين العرب للمحترفين .



- المدرس للمرور بمعهد مرور محافظة الجيزة وخبير اجهزة السميولتور بها.

- المدرس بمعهد تدريب ضباط المرور بالادارة العامة للمرور  
- المدرس بمعهد تدريب ضباط الشرطة باكاديمية مبارك للامن .  
- المدرس للمرور بمعاهد امناء الشرطة بجمهورية مصر العربية  
- المدرس بمعاهد مندوبي الشرطة والصف والجنود بجمهورية مصر العربية.

- المدرس لمحترفي عمليات المطاردة الامنية وقيادة سيارات الطوارئ .

- المدرس للمرور بمعاهد الامن المركزي .  
- المدرس بمعاهد الصف والجنود للشرطة .

المحاضر في كل من:

- مركز بحوث الشرطة بالاكاديمية .  
- المحاضر لضباط المرور بجمهوريات الكمنولث .  
- المحاضر بجمعية ادارة الاعمال العربية .  
- المحاضر بمعهد المرور بالادارة العامة للمرور .  
- المحاضر بمعهد تدريب ضباط الشرطة باكاديمية مبارك للأمن  
- المحاضر بمعهد التكنولوجيا بالمقاولون العرب .  
- المحاضر باكاديمية النقل البحري بجامعة الدول العربية .  
- المحاضر بجامعة العلوم والتكنولوجيا بجامعة اكتوبر .  
- المحاضر بجميع المعاهد ذات الصلة بالوطن العربي .

الكاتب والمحرر في المجالات الآتية:

- مجلة اخبار السيارات بجريدة الاخبار .  
- مجلة السلامة والوقاية من الحوادث المصرية .  
- مجلة الامن العام .  
- مجلة الشرطة .

المتحدث عن هذه العلوم فى القنوات الفضائية والمحلية مرئيا  
وإذاعيا .

وهو والذي حضر أكثر من مائة وخمسون مؤتمرا للمرور  
محليا وعالميا فى هذا الشأن .

وهو الآن رئيس مجلس إدارة دار الخبرة للسلامة و التدريب  
وإصدارات المنظومة المرورية و رئيس مجلس إدارة مجموعة  
شركات الروبى وكذا الروبى جروب للمحاماه والخدمات الدولية  
والمحام بالنقض والدستورية والإدارية العليا وهو عضو نقابة  
المحاميين المصرية وعضو نقابة المحامين العرب وعضو نقابة  
المحاميين الدولية .

ومقره الدائم مدينة ٦ أكتوبر - الحى المتميز عماره ٢٨ المجاورة  
الثانية بجوار بنك التعمير والأسكان تليفون ٠٨٢ ٣٨٣٥٤٠ فاكس  
عادى ٣٨٣٥٢٩٣٣ وفاكس ملون ٠٠ ٣٣٧٦٢٩٠

محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١٧٨٢٤

محمول المستشار مدير الدار : ٠١٢٣٧٢٠٢٨٩

محمول مدير التدريب بالدار : ٠١٢٢٢١٦٦٥٩

E-mail: darelkhebra@hotmail.com

Website: www.elroubygroup.com

وقد منّ الله عز وجل عليه بالقيام بالمؤلفات المرورية  
الأتية وجميعها مسجل محليا وعالميا بأسم السيد الشريف اللواء  
يسري الروبى خبير المرور الدولي وهى :

- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الأمنة .
- كتاب سيارات الأغاثة .
- كتاب اجراءات المعاينة والتحقيق المتبعة فى حوادث المرور .
- كتاب رخص السير واجراءات اصدارها ( التسجيل والفحص  
ورخص السير واللوحات ) .
- كتاب رجل المرور وتنظيم حركة السير .
- كتاب القيادة الوقائية الجزء الأول .



- كتاب القيادة الوقائية الجزء الثاني .
- كتاب رخص القيادة وكيفية الحصول عليها واجراءات اصدارها
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الاول .
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الثاني .
- كتاب المنظومة المرورية الجزء الثالث .
- كتاب المنظومة المرورية ودور رجل المرور بها .
- كتاب الدوريات المرورية وانوعها والهدف منها .
- كتاب اهداف ومهام العمل المروري .
- كتاب التقنيه الحديثه في مجال المرور .
- كتاب ما يتبع حيال السيارات المبلغ بسرقتها مروريا .
- كتاب مبادئ قواعد واداب المرور والقيادة الامنة لراغبي الحصول على اجازة القيادة
- كتاب إدارة الأزمات المرورية .
- كتاب تخطيط و تحقيق الحوادث المرورية واجراءات المعايه لها
- كتاب كيفية اعداد سائق سيارات ومركبات الطوارئ والاغاثة والتدخل السريع في الحوادث .
- كتاب تنظيم مسرح الحادث المروري وعمل التحاويل والانذار بالحوادث وكيفية وضع الانوار المرورية بمسرح الحادث المروري .
- كتاب أساليب الإستيقاف والقبض والتفتيش لرجال المرور .
- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الامنة المعدل الجزء الاول .
- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة للقيادة الامنة المعدل الجزء الثاني .
- كتاب سلامة الإطارات .

- برنامج تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليلها لاستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية .

- كتاب علمية حادث المرور وكيفية وقوعة وكيفية تفادية أو التقليل من اثاره الجزء الأول .

- كتاب علمية حادث المرور وكيفية وقوعة وكيفية تفادية أو التقليل من اثاره الجزء الثاني .

- كتاب المشاكل والازمات المرورية وماهو الأسلوب العلمي في إدارتها وإلى من يوجه الخطاب لحلها .

- كتاب سلسلة أقرأء المرورية الجزء الاول : قواعد واداب المرور - بدء السير - فن القيادة - لغة التخاطب المرورية .

- كتاب سلسلة أقرأء المرورية الجزء الثاني: وسائل الامان بالسيارة - سلامة الاطارات - ارشادات وملاحظات ونصائح - اهم التعديلات الجديدة على قانون المرور .

- كتاب سلسلة أقرأء المرورية الجزء الثالث: خطوات القيادة - تسلم عجلة القيادة - القيادة واستخدام عصا النقل - الرؤية والتقدير - المناورات الاساسية - التحكم في الوقت والمسافة - التعامل مع مستخدمي الطريق - الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها .

- كتاب سلسلة أقرأء المرورية الجزء الرابع: علمية حادث المرور و كيفية وقوعة و كيفية تفاديه او التقليل من اثاره والأحكام الشرعية الحنيفة فيه .

- كتاب سلسلة أقرأء المرورية الجزء الخامس: رخص القيادة وكيفية الحصول عليها رخص السير وإجراءات إصدارها

- كتاب سلسلة أقرأء المرورية الجزء السادس : سيارة الإغاثة ومحتوياتها وكيفية التشغيل .

- كتاب سلسلة أقرأء المرورية الجزء السابع : انواع دوريات المرور ومهامها - إستيقاف رجل المرور لقائد السيارة - أهداف

ومهام العمل المروري - التقنية الحديثة لاجهزة المرور والخدمات الهامة والتشريفات .



- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء الثامن : أساليب الإستيقاف و القبض و التفتيش والمطاردة لرجال المرور.
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء التاسع : تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليلها لإستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية.
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء العاشر والحادى عشر والثانى عشر: المشاكل والازمات المرورية واسبابها وطرق حلها.
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء الثالث عشر : إستشعار مصادر الخطر وإدراكه وتفايه أثناء القيادة .
- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الرابع عشر : دليل سائقى الشاحنات الجزء الاول.
- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الخامس عشر : دليل سائقى الشاحنات الجزء الثانى .
- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء السادس عشر : ارشادات ونصائح مرورية وهندسية عامة وهامة لقيادة السيارة وصيانتها وبعض المواقف والاعطال الشائعة وطريقة التعامل و الاصلاح.
- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء السابع عشر : بعض العادات السيئة فى قيادة السيارات وماتؤدى اليه من كوارث وكيفية الاقلاع عنها .
- باقي اجزاء المنظومة المرورية والتي تحت الطبع والإصدار
- دليل سائقى سيارات الشرطة - دور رجل المرور فى المنظومة المرورية.

### مجالات الخبرة

الإستشارات :-

تقديم جميع الخدمات و الإستشارات المرورية والقانونية فى مجال المرور والقيادة الامنة و كل ما يتعلق بتنمية و إدارة الموارد البشرية لها و التخطيط والتنظيم المروري للطريق .  
التصميمات :-

القيام بجميع التصميمات الخاصة بالتقنية الحديثة للتحكم المرورى بما فيها اجهزة التحكم فى المرور بالرادار وكذا واجهزة التدخل السريع لفض الأشتباك فى الحوادث المرورية وهى ما تسمى مرحلة ما قبل سيارة الأسعاف ( مرحلة الأغاثه ) وكذا تجهيز سيارات المرور وغرف العمليات المتنقلة وغرف ادارة الأزمات المرورية وهو الذى قام بتصميم وتصنيع اول جهاز للتحكم فى المرور بالرادار يعمل بالطاقة الشمسية وهو الذى يعمل بجمهورية مصر العربية الآن كما قام بتصميم وتصنيع سيارة الأغاثه وهى التى تعمل بالطرق السريعة بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية كما قام بتصميم وتنفيذ وتصنيع سيارة التحقيقات فى الحوادث المرورية وكذا تصميم وتصنيع الأنوار المرورية الخاصة بالتحاويل و الأنداز عن وجود حادثة وانوار المحددات والموجهات المرورية

التدريب :-

قام بإعداد وتصميم وتنفيذ وشارك فى الدورات التدريبية والبرامج الأتية :-

- برنامج ودورات المحترفين للناقلات الثقيلة التجارية بمعهد المقاولين العرب بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات اعداد السائق الخاص بمعهد المرور بمحافظة الجيزة .
- برنامج ودورات تعليم القيادة بالسمبوليتور فى نادى الشمس بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات التدريب الأساسى بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات التقنية الحديثة لمعدات المرور بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .

- برنامج ودورات الترخيص بمعهد تدريب ضباط المرور  
بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات التدريب على تشغيل اجهزة التحكم فى  
المرور بالرادار بمعهد تدريب ضباط المرور بجمهورية  
مصر العربية .
- برنامج ودورات تشغيل معدات سيارة الاغاثة والتدخل  
السريع و فض الاشتباك فى الحوادث بمعهد تدريب ضباط  
المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات المنظومة المرورية بمعهد تدريب ضباط  
المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات ضباط المرور بجمهوريات الكمنولث  
بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية  
مصر العربية .
- برنامج ودورات ضباط المرور لدول قارة افريقيا بمركز  
بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر  
العربية .
- برنامج ودورات التحكم فى المرور بأجهزة الرادار لضباط  
المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة  
بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات التحكم فى المرور بأجهزة الرادار لضباط  
المرور بدول قارة افريقيا .
- برنامج ودورات مشكلات المرور فى المدن الكبرى لضباط  
المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة  
بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات مشكلات المرور فى المدن الكبرى لضباط  
المرور بدول قارة افريقيا بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية  
مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .



- برنامج ودورات المرور بمعاهد امناء الشرطة بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات المرور بمعاهد مندوبي الشرطة والصف والجنود بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات محترفي عملية المطاردة الأمنية وقيادة سيارات ومركبات الطوارئ بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات سائقي مركبات الشرطة بمعاهد الأمن المركزي بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات معلمي قائدي سيارات الشرطة بمعسكر مبارك بجمهورية مصر العربية .
- برنامج دورة منظومة الطوارئ اعتبارا من وقوع الحادث وحتى التعامل معه المقدمة لشرطة عمان السلطانية لسلطنة عمان .
- برنامج دورة المنظومة المرورية العلمية الأمانة وما تؤمنه للمنشآت الكبرى والمدن الصناعية من احتياجات المقدمة للهيئة الملكية للجبيل وينبع بالمملكة العربية السعودية .
- برنامج ودورات التدريب على قيادة مركبات الأسعاف وكيفية تخطي المواقف الحرجة والخطرة بمركز تدريب النيل للتأمين الصحي بجمهورية مصر العربية .
- برنامج و دورة مشكلات المرور والحلول العلمية لها المنفذة بأكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة وسائل الأمان لقائد السيارة وركابها وتطورها المنفذة في أكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة وسائل الاتصال في العملية المرورية والمنفذة في أكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة حوادث المرور والتخطيط لها المنفذة في أكثر من بلد عربي .

● برنامج و دورة قواعد واداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة  
الأمنة والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد  
عربي.

● برنامج ودورة التقنية الحديثة لأجهزة المرور والمنفذة  
بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .

● برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المرورى وانواع  
الدوريات ومهامها المنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر  
من بلد عربي .

● برنامج و دورة استيقاف رجل المرور لمستخدم الطريق  
والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .

● برنامج و دورة المنظومة المرورية ودور رجال المرور بها  
المنفذة بجمهورية مصر العربية ودولة الكويت .

● برنامج و دورة حوادث المرور المقدمة لسلطنة عمان

● برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المرورى والمقدمة  
لسلطنة عمان.

● برنامج و دورة برنامج محقق حوادث المرور المقدمة  
للأقطار العربية .

● برنامج و دورة برامج القائمين على قيادة مركبات الطوارئ  
للأقطار العربية .

● برنامج القائمين بالتأمين ضد حوادث السيارات المقدمة  
للأقطار العربية.

● برنامج القيادات العليا فى المرور ودورهم فى المنظومة  
المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .

● برنامج القيادات الوسطى فى المرور ودورهم فى المنظومة  
المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .

● البرنامج الأساسى لرجل المرور ودوره فى المنظومة  
المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .

- برنامج من يقوم بالقضاء فى حوادث المرور المقدمه بجمعية ادارة الأعمال العربية .
- برنامج القائم بالأدعاء فى حوادث المرور المقدمه بجمعية ادارة الأعمال العربية .
- برنامج و دورة التعامل مع الدبلوماسيين فى قضايا مخالفات المرور والمنفذة بإدارة المرور بشرطة ابو ظبي للسادة الضباط وضباط الصف .
- برنامج القيادة العلمية الأمانة لسائقى سيارات شركة عجيبة للبتترول بجمهورية قمصر العربية للوصول بهم الى اقل نسبة من الحوادث .
- برنامج نظام الأمن بالمنشآت الصحية ودليل التشغيل المقدم بجمعية ادارة الاعمال .
- برنامج اعداد سائق مركبات الطورائى من انقاذ واغاثة ودفاع مدني واطفاء المقدم بجمعية ادارة الاعمال العربية لجميع الشركات والمصانع داخل جمهورية مصر العربية وخارجها.
- برنامج نظام الأمن بالمنشآت الصناعية و البترولية ودليل التشغيل المقدم من اصدارات المنظومة المرورية .
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بشركة عجيبة للبتترول.
- برنامج القيادة العلمية الأمانة للسادة العاملين والمهندسين بالشركة المصرية لخدمات المحمول موبينيل وشركاتها بجمهورية مصر العربية.
- برنامج القيادة العلمية الأمانة السائقين العاملين بالشركة المصرية لخدمات المحمول موبينيل وشركاتها بجمهورية مصر العربية.



● برنامج القيادة العلمية الأمانة الأولية والمتقدمة للسائقين  
المحترفين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان  
وشركاه.

● برنامج القيادة العلمية الأمانة الأولية والمتقدمة للسادة  
المهندسين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان  
وشركاه.

● برنامج ودورات الإستيقاف و القبض و التفتيش لرجال  
الشرطة و المرور بإمارة ابوظبي و العين بدولة الإمارات  
العربية المتحدة.

● وضع برامج المنظومة المرورية بأجزائها الستة والإشراف  
العام عليها وكذا تنفيذها بالإشتراك مع شركة جرناس لحلول  
الأمن والسلامة ونظم المعلومات والتدريب والتي يمتد  
نشاطها الى كل السوق الخليجية والساحتين العربية والدولية  
تحت رعاية الشيخ طحنون بن سعيد آل نهيان.

● برنامج إعداد مسؤولي السلامة المرورية للسادة المهندسين  
والمشرفين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان  
وشركاه.

وقد تم تنفيذ برامج عديدة داخل جمهورية مصر العربية للشركات  
البيترولية التابعة للهيئة وعلى سبيل المثال

● برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة أنبي للبترول  
بمقرها بالقاهرة .

● برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة رشيد للبترول  
بمقرها بالقاهرة .

● برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة رشيد للبترول  
بحقول الشركة .

● برنامج القيادة العلمية الأمانة لشركة مصر للصيانة بمقر  
الشركة بالقاهرة .

- برنامج القيادة العلمية الأمانة لشركة مصر للصيانة بمجمع البترول بالعامرية بالإسكندرية .
- برنامج القيادة العلمية الأمانة المتقدم ( القيادة الوقائية ) لشركة مصر للصيانة بمقر الشركة بالقاهرة
- برنامج القيادة العلمية الأمانة المتقدم ( القيادة الوقائية ) لشركة مصر للصيانة بمجمع البترول بالعامرية .
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بحقول بترول الصحراء الغربية من شركة عجيبة للبترول للوصول بهم الى اقل نسبة حوادث و الإستغلال الأمثل لوقت التشغيل وكيفية اختيار اطارات السيارة والتعامل معها .
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بمقر الشركة الرئيسي لشركة عجيبة للبترول للوصول بهم الى اقل نسبة حوادث و الاستغلال الأمثل لوقت التشغيل وكيفية اختيار اطارات السيارة والتعامل معها .
- برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة أنبي للبترول بمقرها بالقاهرة .
- برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة جبل الزيت للبترول بمقرها بالقاهرة .
- برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة جبل الزيت للبترول بحقول الشركة .
- البرنامج التدريبي المتقدم والخاص بدور رجل المرور في المنظومة المرورية وكيفية الإستفادة به في الحد من الحوادث ونتائجها في مواقع البترول الإنتاجية المقدم للهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع .
- برنامج مديري السلامة والصحة والبيئة المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع .
- برنامج القواعد العلمية الأمانة المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع .

- برنامج تحقيق حوادث المرور المقدم بالهيئة العامة للبتروول لجميع الشركات التابعة للقطاع .
  - برنامج القيادة العلمية الأمانة لشركة جيسوم للبتروول.
  - برنامج سيارة الإغاثة وطريقة عملها وحتوياتها المقدم بالهيئة العامة للبتروول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
  - برنامج الحالات الخطرة الطارئة اثناء القيادة للسائقين المحترفين وكيفية الخروج منها لشركة مصر للصيانة البتروولية.
  - برنامج القيادة العلمية الأمانة للعاملين بهيئة الثروة المعدنية.
  - برنامج القيادة العلمية الأمانة المتقدمة للعاملين بهيئة الثروة المعدنية.
- علما بأن جميع هذه البرامج تشمل التقييم المبدئي وورش العمل والتدريب العملي والتقييم النهائي ومنح الشهادة بعد ذلك .

وقد تم تنفيذ برامج تدريبية عديدة على مستوى العالم العربي ومنها على سبيل المثال

- برنامج دورة منظومة الطوارئ اعتبارا من وقوع الحادث وحتى التعامل معه المقدم لبتروول عمان السلطانية لسلطنة عمان .
- برنامج دورة المنظومة المرورية العلمية الأمانة وما تؤمنه للمنشآت الكبرى والمدن الصناعية من احتياجات المقدمة للهيئة الملكية للجبيل وينبع بالمملكة العربية السعودية .
- برنامج و دورة المنظومة المرورية ودور رجال المرور بها المنفذة بجمهورية مصر العربية وشركات البتروول بدولة الكويت .
- برنامج و دورة حوادث المرور المقدمة بجمهورية مصر العربية وسلطنة عمان لشركات البتروول.



- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المرورى المقدمة لسلطنة عمان لشركات البترول.
- دورة و برنامج تحقيق وتخطيط حوادث المرور المقدمة لشركات البترول بأبو ظبى .
- برنامج التعامل مع الدبلوماسيين بأبو ظبى .
- برنامج تخطيط حوادث المدن بأبو ظبى .
- برنامج الاستيقاف المرورى بالعين .
- برنامج لغة التخاطب المرورى بالعين .
- برنامج السلامة المرورية بالعين .
- برنامج سلامة الاطارات بأبو ظبى .
- برنامج سلامة تحميل الشاحنات المقدم بالمملكة العربية السعودية .
- برنامج إستشعار وإدراك مصادر الخطر وتفاديه أثناء القيادة المقدم للجمهورية العربية السورية .

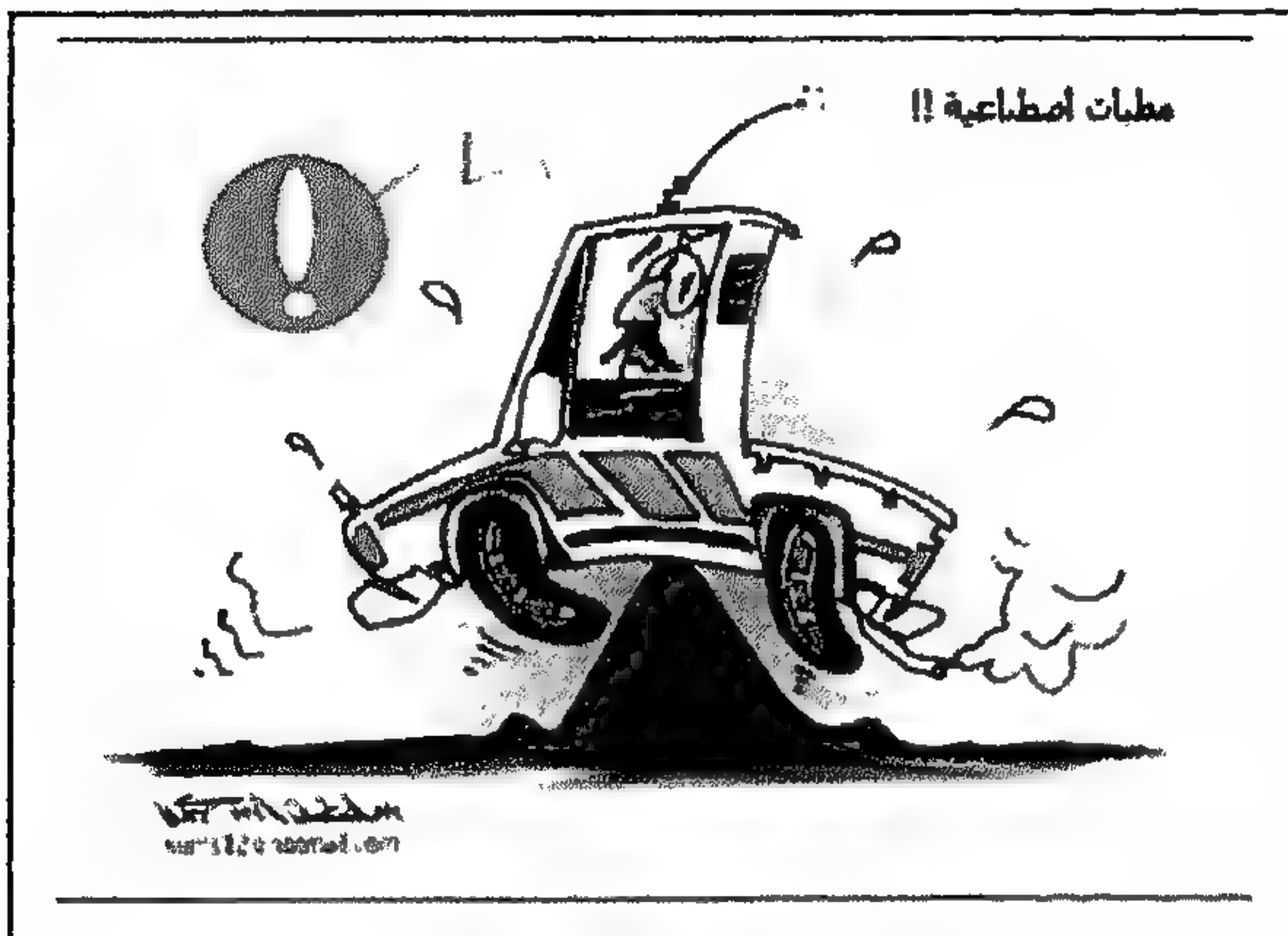
فالى كل مواطن مصري وعربي يرغب فى الحصول على تلك المعرفة ودراساتي وبراءة الإختراعات المرورية والمسجلة محليا وعالميا أهدى خلاصة هذا الفكر وخبرة عملي طيلة خمسة وثلاثون عاما من العمل بالمرور والتدريب محليا ودوليا لتكون له نبراسا يضىء له الطريق، وعونا له ولمصرنا فى حل مشكلة المرور سواء فى حياتي أو بعد مماتي عسى الله أن يتقبله خالصا لوجهه الكريم.

والله وحده المقصود وهو الموفق المعبود ،،

مع تحيات  
السيد الشريف اللواء  
يسري محمد محمد الروبى

بعض العادات السيئة في القيادة وما تؤدي اليه من كوارث

## طريقة التعامل مع المطبات الموجودة بالطريق



بعد ان انتشرت المقبات (التي يقال عنها مطبات عن طريق الخطأ) بطريقة عشوائية وغير مدروسة مرورياً وهندسياً تؤدي الى تدمير تعليق السيارة (العفشة) ورغم ان هذه المقبات اول ما ظهرت كانت في انجلترا منذ اكثر من عشرون عاماً وكانت تسمى عسكري المرور النائم وكانت لها شروط ومواصفات مرورية وهندسية وبعد دراسة ما سببت هذه المقبات من كوارث مرورية لماسببة من حوادث واضرار لمركبات الاسعاف وماتنقله من مصابين والاضرار الاخرى لمركبات الطوارئ الثقيلة من مكافحة الحرائق والدفاع المدني ناهيك عن المصادمات بين السيارات التي تدخل في نقطة عدم الهروب من السيارة التي تفاجأ بالمقبة فتقوم بالاستخدام المفاجئ والشديد للفرامل.

وقد تم استبدال هذا النظام بنظام اخر وهو (corrigation area) ثم عدل عنه عن نظام احداث وهو (stripes) وكل له شروطه المرورية و الهندسية إلا ان النظام الاخير يتلافى عيوب النظامين السابقين وخصوصاً مع سيارات الطوارئ والإسعاف



وتلأفي المصادمات الخلفية بالنسبة لما يسمى ( point of no escape ).

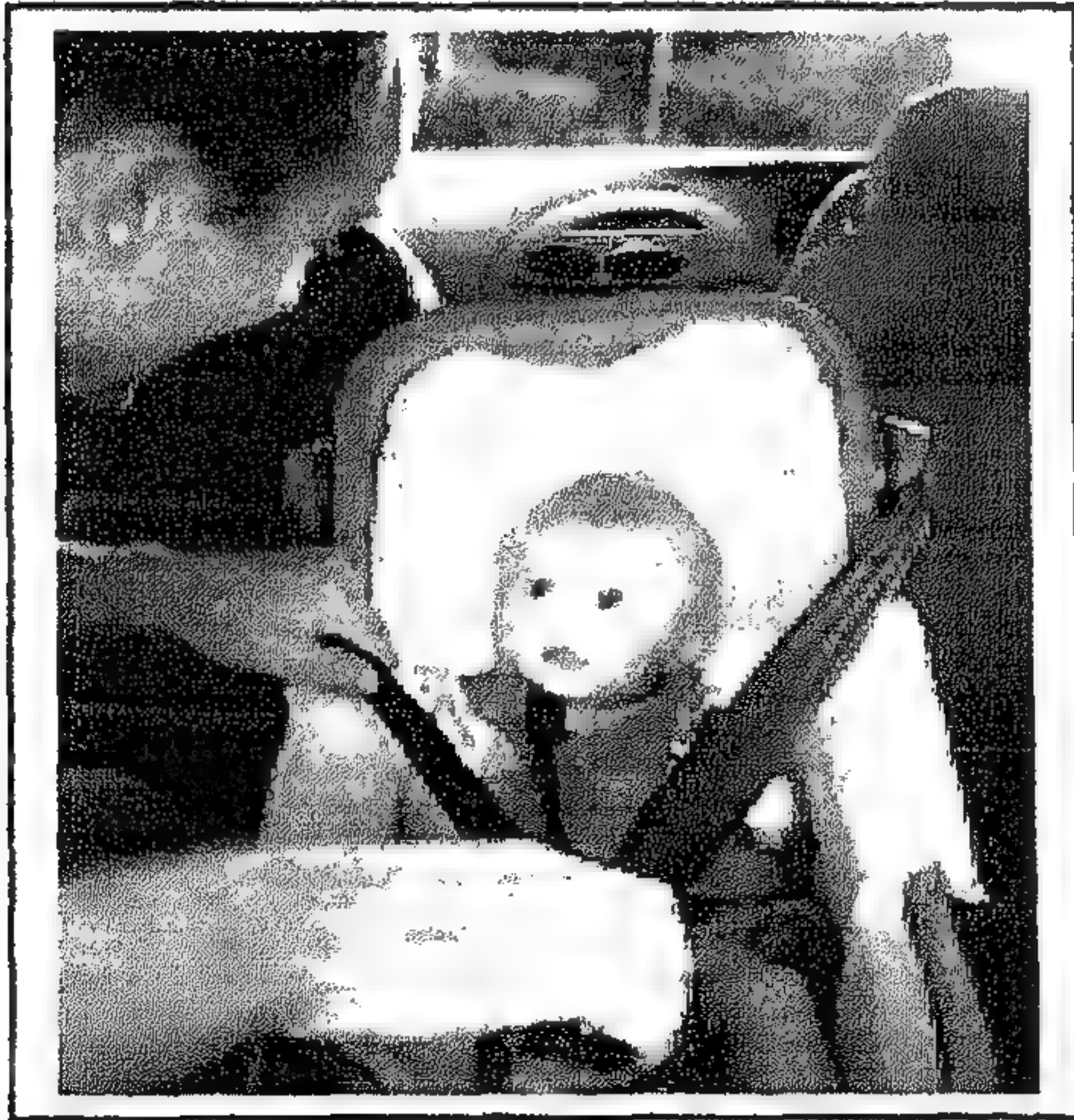
ورغم هذا التطور في هذا الموضوع إلا أننا مازلنا نتمسك بالمطب الذي هو في حقيقته مقب ولا يراعى فيه المواصفات المرورية والهندسية و اللافتات التحذيرية والإرشادية والبويا الارضية التي كانت تخفف من حدة نتائجة بل وتدخلت جهات عديدة غير مختصة بإنشاءة بل وصل الأمر أن كل من يرغب قد وضعه أمام منزلة بالخرسانة المسلحة و استتبع هذا الأمر أنه قد جرى عرف بين قائدي السيارات وخصوصا الجهلة بقواعد المرور ( وهم كثر ) أنه عند تخطي هذا المطب لابد أن تتخطاه بميل مما يؤدي من يلتزم بالحارة المرورية خلفك الى الاصطدام بك ثم عند العودة الى حارتك الطبيعية يؤدي ذلك الى الاصطدام بك من الناحية الأخرى وهذه كارثة لا تحدث إلا بهذا السلوك الغير حضاري والغير ملتزم بالقواعد المرورية من قائدي السيارات عند تخطي المطبات.

وإذا سألت أحدهم عن سبب هذا السلوك يقول لك أنه أسهل على السيارة ألا تتخطى بعجلتي الأكس الأمامي دفعة واحدة وهذا خطأ هندسي فظيع لأنه إذا كان القصور الذاتي لوزن السيارة أثناء تخطي المطب وتسمى الإزاحة الأمامية أو الصدمة الأمامية للسيارة بالمطب و تزيد كلما زادت السرعة و تقل معها فإذا افترضنا أنها ألف كغ فإذا أخذت بالعجلتين و هو التعليمات السليمة بالالتزام بقواعد واداب المرور في الحارة فتتوزع الصدمة الأمامية على العجلتين فتكون كل عجلة نصيبها ٥٠٠ كغ و هو ما يمكن أن يتحمله التعليق الأمامي للسيارة أما إذا أخذ المطب بالألتواء و الانحناء كما يقوم به بعض السائقين الجهلة فتتحمل العجلة التي تصطدم بالمطب كل عجلة بألف كغ ولا تتوزع الصدمة مما يؤدي الى سرعة تدمير التعليق للسيارة (العفشة) تأهيك عن الأخطار الأخرى التي تم شرحها مسبقا لذا تهيب بجميع السائقين بالالتزام بالحارة أثناء تخطي المطب.

## عادة حمل الاطفال على الحبر اثناء القيادة

لجهل السائقين بقواعد السلامة والامان فى القيادة ولعدم وجود منهاج تعليمى للحصول على رخصة القيادة والمسؤولية هنا تقع على المشرع انتشرت ظاهرة حمل السائقين اطفالهم على الحبور اثناء القيادة ويفعل هذا البعض من قبيل التدليل والبعض الاخر من قبيل الحماية له اثناء القيادة لانه لا يوجد سواه بالسيارة من يفعل ذلك لا يدري انه هو اداة القتل بالنسبة لطفله حيث انها اذا اصطدم بشئ ثابت امامه او بسيارة اخرى سوف يقتل طفله بفعل القصور الذاتى لحركة جسمه للامام وقد شاهدت الكثير من هذه الحوادث اثناء خدمنى بالمرور وخصوصا على الطرق السريعة .

لذا فان جميع القوانين المرورية سواء منها المحلية والعالمية تمنع هذه الظاهرة وتجرمها بل تمنع جلوس الاطفال فى المقعد الامامى للسيارة وقوانين اخرى تلزم الاطفال باستخدام البوست كما هو موضح بالصورة .



## عدم الالتزام بالحارة المرورية

الخطوط الأرضية بأنواعها الكثيرة التي تزيد عن خمسون نوعاً من الخطوط والتي لا نعرف منها سوى نوعين وهما الخط الأبيض المتقطع والخط الأبيض المستمر راجع في هذا الجزء الأول من سلسلة إقرأ المرورية أنواع الخطوط الأرضية.

وقد وجدت الحاجة إلى هذه الخطوط لإستيعاب أكبر سعة من السيارات بأكثر قدر من الأمان لها أثناء السير ولابد أن يقود قائد السيارة سيارته بين خطين من هذه الخطوط ولا يقوم بالانتقال إلى تراك أو مجرى أخرى إلا بعد التأكد من تنفيذ الإجراءات التالية.

- ١- التأكد من وجود مجال كافي للرؤية .
- ٢- التأكد من خلو الطريق من السيارات القادمة والمغادرة .
- ٣- التأكد من سماح السلطة المرورية بالتخطي في هذا المكان أى بوجود خط أرضي متقطع وليس مستمر .
- ٤- إعطاء الإشارة الضوئية واليدوية المرورية الدالة على الرغبة في التخطي .
- ٥- زيادة السرعة والقيام بعملية التخطي .
- ٦- عند رؤية السيارة المتخطاة في المرآة العاكسة الداخلية يعني ذلك أنه يمكن اتمام عملية التخطي بأمان دون اصطدام مؤخرة سيارتي اليمنى مع مقدمة السيارة اليسرى المتخطاه بعد إعطاء الإشارة الدالة على اتمام التخطي ثم تهدئة السرعة نوعاً ما بحيث لا تقل عن سرعة السيارة المتخطاة والا فما الداعي للتخطي من الأساس .

وعندما لا يلتزم قائد السيارة بالسير من خلال حارة أى داخل خطين يكون قد عرض نفسه للإصطدام بسيارتين ملتزمتين بقواعد الأمان إذا اصطدم بهما من الخلف ويكون قد عرض نفسه للإصطدام بسيارتين من الخلف إذا اصطدموا به فتكون مجموع السيارات المعرضة للإصطدام بها والاصطدام به هي أربعة سيارات أما إذا التزم بقواعد السير المرورية في حارة واحدة



فتكون عدد السيارات المعرضة للاصطدام بها في الامام واحدة  
والاصطدام بها في الخلف واحدة ويكون مجموعهما اثنين وهنا  
نجد ان الالتزام بقواعد الامان في الحارة المرورية يجنبك نصف  
المخاطرة للاصطدام.

وعليك ان تختار بين الالتزام وعدم الالتزام.

ثقل المفاتيح الموجودة بميدالية مفتاح السيارة.  
من العيوب الخطيرة والتي لايلقي لها بالا سائق السيارة هي أنه يضع جميع المفاتيح التي يستخدمها خلال عملياته الحياتية بما فيها مفتاح السيارة في ميدالية واحدة ظنا منه انه يجمع كل احتياجاته فيها مما يجعل ثقل هذه المدلية كبير جدا على مفتاح السيارة الموجود بمكان الكونتاك ومع كثرة الاهتزاز والمطبات وبفعل عجلة الجاذبية الارضية على المفتاح بفعل هذا الثقل تتأثر مجاري الكونتاكت الدقيقة والتي تؤدي الى تشغيل او ابطال محرك السيارة مما يؤدي الى وجود عطل به وهذا شيء طبيعي والمصريين هم اكثر استهلاكاً لهذا الجزء ( الكونتاكت ) في سياراتهم ولكن الخطورة هنا ان هذا الثقل يحدث هذا العطل اثناء التصارع للتخطي او تفادي حادث فتكون النتيجة وقوع الحادث لذا لجأت بعض الشركات المصممة لهذا في جعل هذا الجزء ( الكونتاكت ) ديجيتال أو بكارت تشغيل ولايحتاج الى مفتاح للتشغيل لتلافي الوقوع في هذا الخطأ .

فعليك أن تختار بين اسلوب تجميع المفاتيح في المدلية أو جعل مفتاح السيارة فردياً

الإنشغال بمن هو بجوار سائق السيارة أو بمن هو خارجها أو بأي شئ آخر عن القيادة.

أن إجراءات علمية القيادة هي .

١- المراقبة الهادئة المنتظمة لجميع نقاط محيط الدائرة التي مركزها سائق السيارة مع الوضع في الاعتبار تغطية البقعتان العمويتين الخلفيتين بواسطة النظر اللحظي الخاطف المباشر لها .

٢- إكتشاف الأخطار من خلال المراقبة.

٣- ترتيب هذه الأخطار بعد إكتشافها .

٤- إعداد خطة لكل من هذه الأخطار لكي لا تتحول من أخطار محتملة لخطر حقيقي أى صدام .

٥- تنفيذ هذه الخطة متوافقة مع الأعداد الذهني .

ولما كانت إجراءات علمية القيادة كما ذكرنا فأي إنشغال عن المراقبة بمن هو راكب بجواري أو بالخلف أو بأي سيارة تسير بجواري أو بمصادمة حدثت بالطريق وظاهرة حب الإستطلاع للأمر تشغلي عن هذه الاجراءات تكون هي بداية الدخول في مصادمة وعليك أن تختار بين الإنشغال بمن هو بجوارك أو بمن هو في السيارة أو خارج السيارة أو بالبحث عن اشياء مفقودة في تابلوه السيارة أو أشياء وقعت منك في أرضية السيارة أو بأشغال سيجارة لك أو بمن هو بجوارك بالقداحة التقليدية وليس بقداحة السيارة علما بأن كثيرا من قوانين دول العالم تمنع التدخين لقائد السيارة أثناء القيادة أو بالبحث عن شريط تسجيل أو سي دي أو الأنشغال بالمأكل والمشرب حيث أن كل ذلك يجعلك تكتشف الخطر بنوع من التأخي مما يعجل بك في الدخول في الحادث ويجعل فرصتك في المفادة والهروب منه أقل .

فعليك أن تختار ما بين الانتباه أو الإنشغال أثناء القيادة



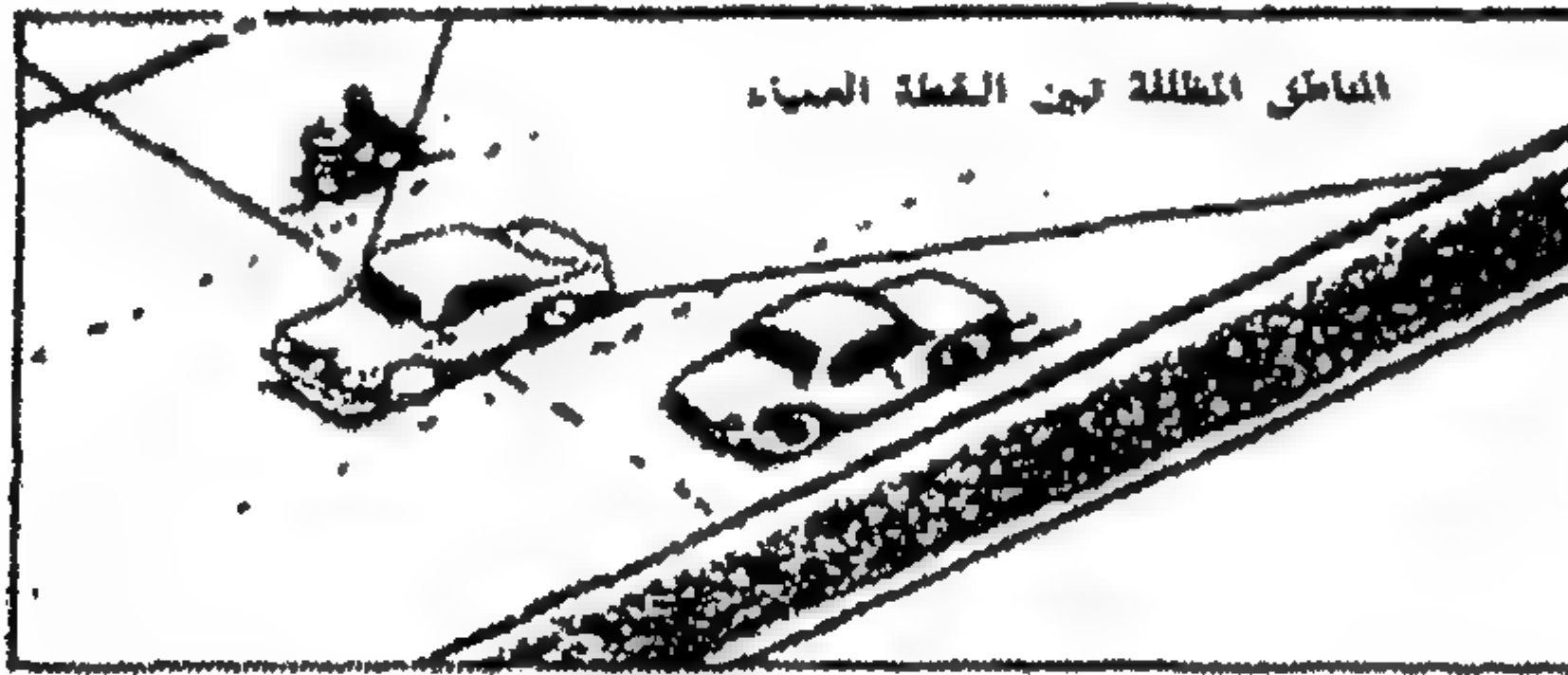
جعل زجاج السيارة من النوع الغامق ( الفيميه )  
تحدثنا في الفقرة السابقة عن أن علمية القيادة تبدأ بالمراقبة وكيف  
تحدث المراقبة إذا كان جميع الزجاج المحيط من النوع الغامق  
جدا الذي لا يرى من هو بداخل السيارة ولا يكاد يجعل من هو  
بداخل السيارة يرى ما بخارجها الا بصعوبة كبيرة والتحقق ممن  
هو بالخارج ورغم أن الشركات العادية إذا فعلت ذلك في سياراتها  
يكون بطريقة علمية مدروسة لا تعيق من الرؤية وهو مصمم  
لبعض المناطق الحارة شديدة الشمس ولا يعيق الرؤية أما ما نراه  
من جعل الزجاج غامق بهذه الطريقة فهو مخالف للتصميم  
ورخيص الثمن ويعيق الرؤية ألا أنه أصبح موضة لكل من يتباهي  
أنه فوق القانون ولا يدري أنه أول من يدفع ثمن هذا ومعه أطراف  
المصادمة

فندعوا الله أن يتقى هذا الصنف من السائقين الله في أنفسهم وفي  
غيرهم

عدم مراقبة البقع العمياء أثناء القيادة

اولا يجب أن نعرف ماهى البقع العمياء

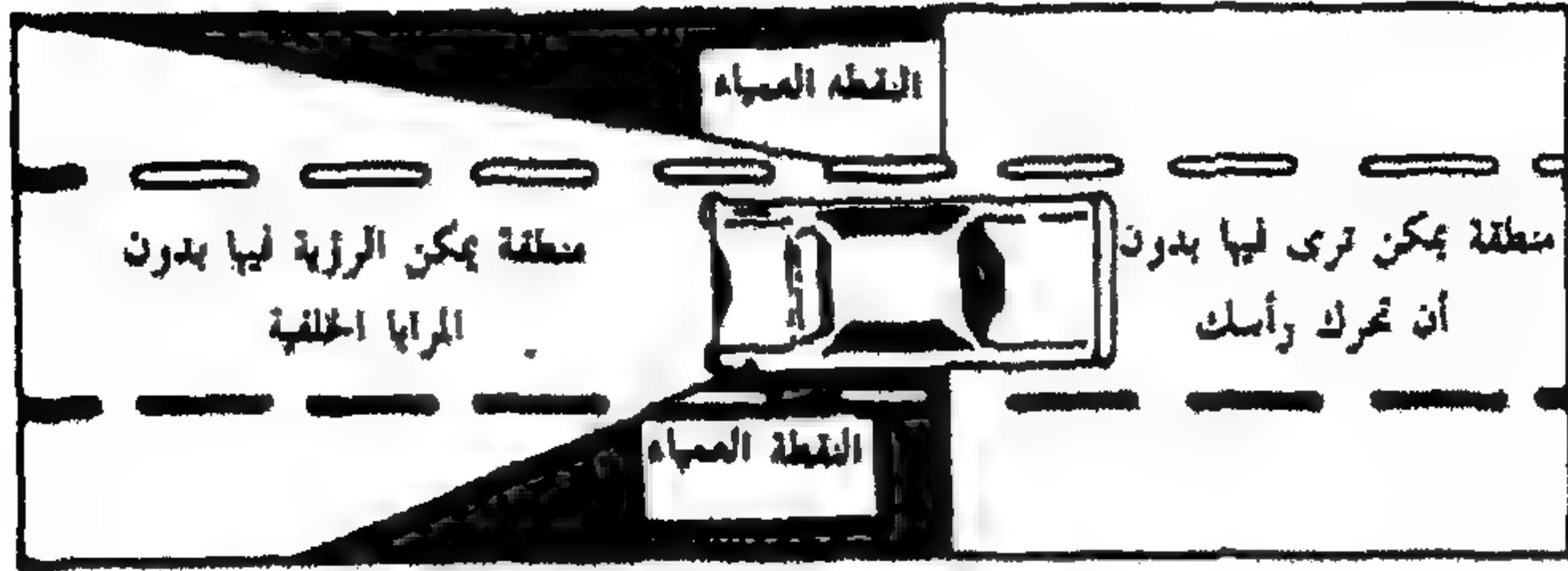
: لابد من مراقبة منتظمة هادئة مستمرة لجميع نقاط المحيط الواقع فيه عجلة القيادة للسيارة : النصف الأمامى من هذا المحيط تتم مراقبته بواسطة النظر المباشر له .و النصف الخلفى من هذا المحيط تتم مراقبته بواسطة المرايا . فمراة الجانب الأيمن تُظهر ما خلفها، ومراة الجانب الأيسر أيضا تظهر ما خلفها . أما المراة الداخلية للسيارة فهي تظهر ما بين المراة اليمنى والمراة اليسرى، ما عدا ما هو خلف الرأس، ويسمى بالبقعتين العميائين فى النظر خلال المراة وهذا . يوضحه الشكل الآتى



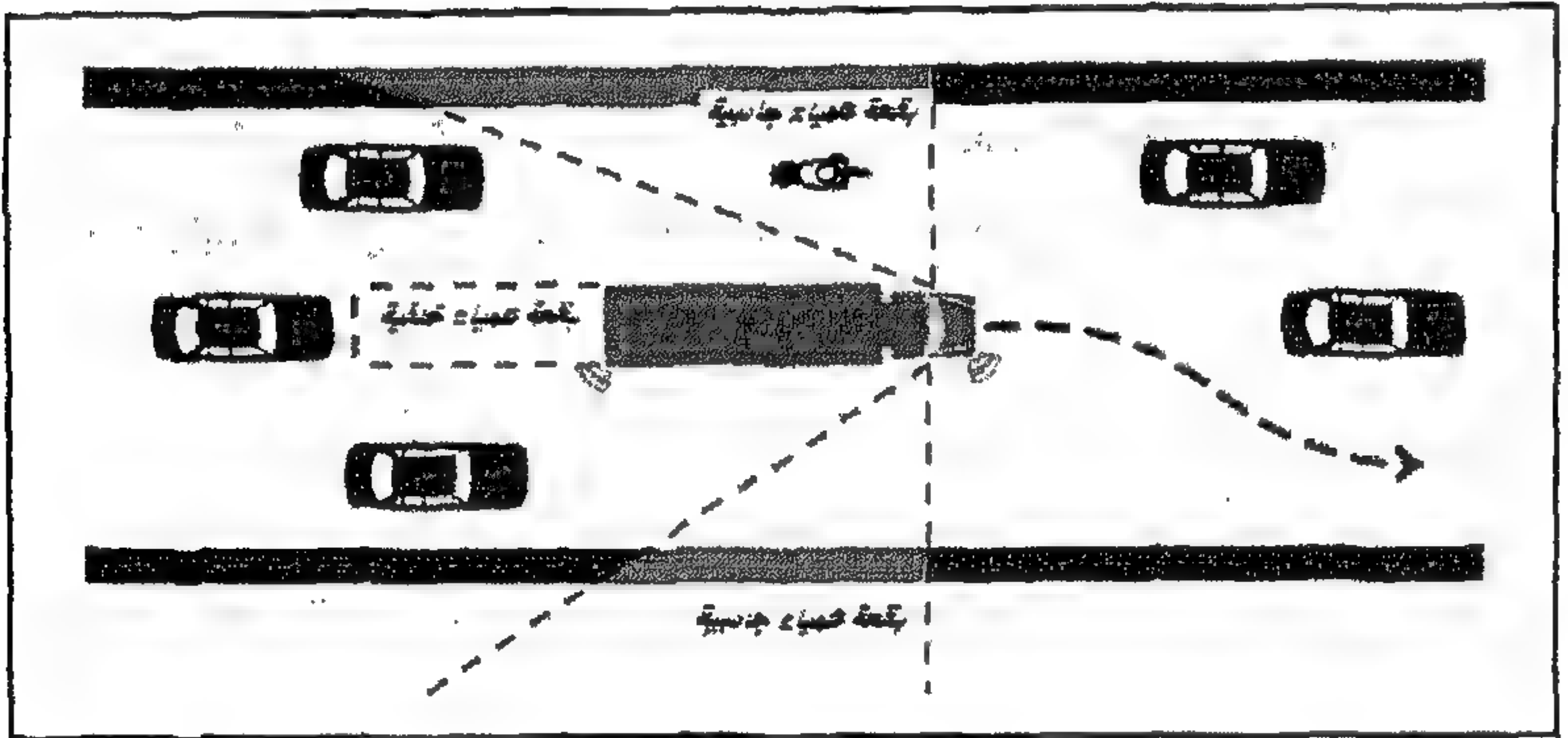
لمناطق المظلمة تبين البقعتين العميائين الخلفيتين

لذا تتطلب تغطية البقعتين العميائين الخلفيتين من قائد السيارة النظر اللّخْطى الخاطف المباشر لهما لتغطيتيهما، ومثال ذلك: إذا كان قائد السيارة على جانب الطريق وتريد الدخول فى نهر الطريق فلا بد من تغطية البقعة الخلفية اليسرى، وإذا كان فى نهر الطريق ويريد ان يلتزم بجانب الطريق فلا بد من تغطية البقعة العمياء الخلفية اليمنى.

## البقعة العمياء بالنسبة للسيارات الملاكي



## البقعة العمياء بالنسبة للسيارات النقل الكبيرة



أن البقعتان العميائيتان للسائق مظلة في هذه الصورة ولا يمكن للسائق رؤية السيارات في هاتان البقعتان عند التطلع في المرآة وعلى السائق أن يدير رأسه ليتمكن رؤية هذه السيارة في أحد البقعتين وفي جانبك وأن تحاول أن تخطي البقعة العمياء من السائق الذي يسير من أمامك بأقصى سرعة ويتطلب ذلك منك الإبطاء أو الزيادة السرعة حسب مقتضيات الحال.

لذلك فإنه يجب الانتباه الى البقع العمياء أثناء القيادة وأثناء تخطيك للسيارات وأثناء تخطي السيارات لك وأثناء نزولك من السيارة وبالنسبة للسيارات التي تكون مرتفعة عن مستوى الأرض



وخصوصا الشاحنات يجب ان يضع السائق فى حسابه اثناء القيادة  
ان هناك امام السيارة ما يسمى الهلال الاعمى ويكبر ويزداد كلما  
ارتفع مستوى السيارة عن الارض وعلى السائق مراعاة ذلك  
وعمل حسابه اثناء القيادة .

عدم إختيار الاطار المناسب للسيارة

يجب اولا ان نعرف ماهو الاطار المناسب للسيارة ؟

كيفية إختيار الإطار المناسب

يتم إختيار الإطار تبعًا لتوجيهات منتجي السيارات، وللتعرف على ذلك نستعرض بعض العوامل الأساسية المتعلقة بإختيار الإطار:

\* المقاس :

وهو مقياس الجنط الخاص بالسيارة ولا بد أن لا يزيد او ينقص عنه.

\* المداس :

وهو مساحة السطح المعرض من الإطار للأرض هذا السطح محسوب بدقة بالنسبة للحمولة الكلية ووزن السيارة وكذا المناورة.

\* السرعة :

حيث إن الإطارات مُصنَّعة تبعًا للسرعة ، لذلك يلزم عند إختيار الإطار أن تتناسب مع السرعة القصوى التى صُممت عليها السيارة.

وأن تكون متساوية فى أحجامها، حيث إن إختلافها يؤدى إلى وقوع الحوادث، أو إلى تآكل الإطارات وقد حُدثت المواصفات القياسية رموزًا لمواصفات السرعة.

\* درجة الحرارة :

تبعًا لدرجات الحرارة الجوية تُقسم الإطارات إلى ثلاث فئات (A, B, C).. فال فئة الأولى " A " تتناسب مع الظروف الإستوائية الحارة، فضلًا عن درجات الحرارة العادية. أمَّا الفئة الثانية " B " فتتناسب مع درجات الحرارة العادية، والتي لا تتعدى ٣٨ درجة

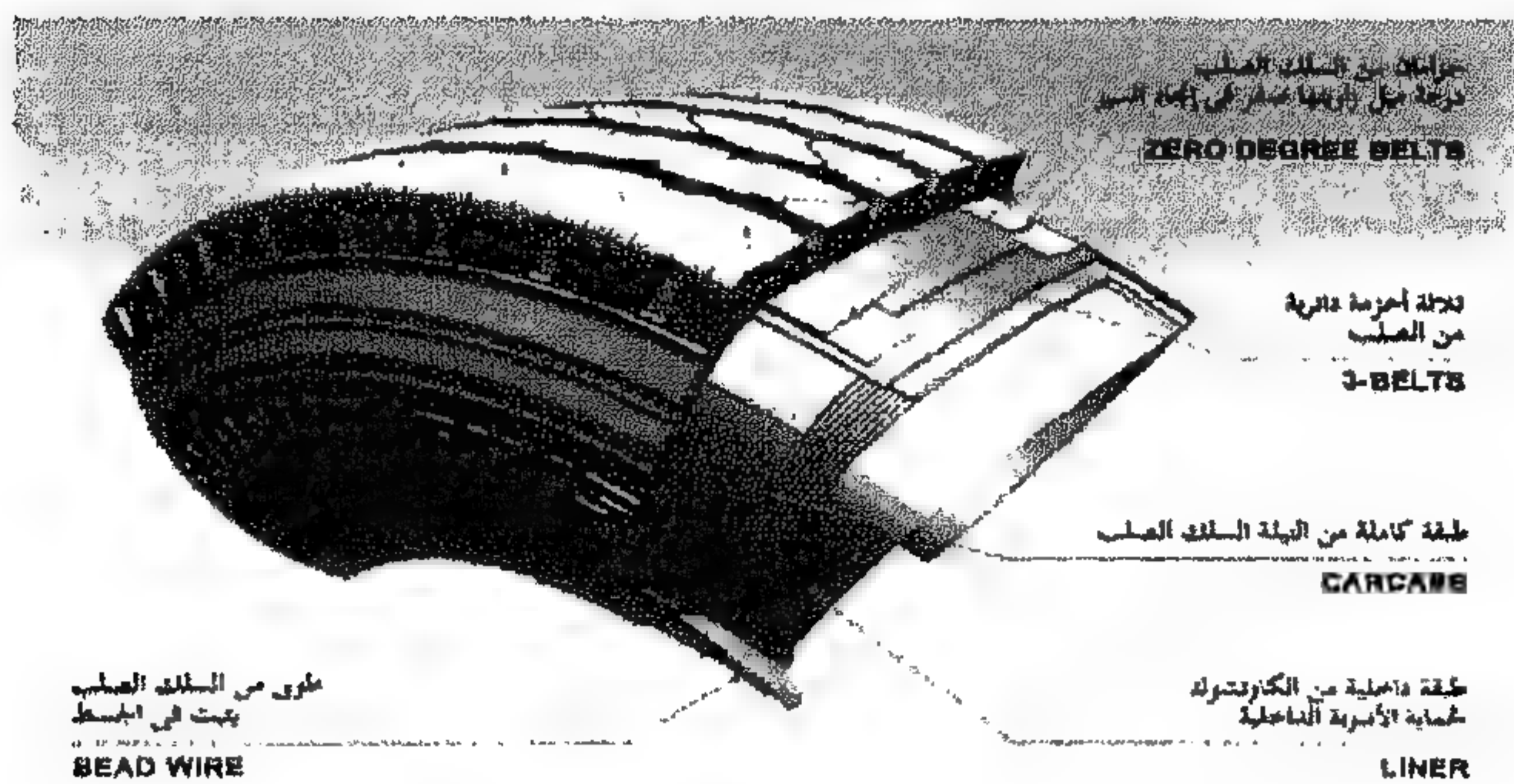
مئوية. إمّا الفئة الثالثة " C " فهي تتناسب مع درجة الحرارة التي تقل عن ذلك. وأنسب فئة للإطارات في جمهورية مصر العربية هي الفئة الأولى (A) والثانية (B).

\* حالة الطريق :

يعتمد اختيار الإطار على الحالة الغالبة لإستخدام السيارة من حيث حالة الطريق، فالطرق غير المرصوفة تختلف عن الطرق المرصوفة الممهّدة تختلف عن الطرق الوعرّة، وكذلك من حيث الطرق الجافة أو الرطبة، وهذا يتضح على شكل تغزرات الموطى، التي تختلف من إطار لآخر .

وبذا تكون مناسبة الإطار للطريق من الأشياء المهمة جدًا، فلا بد أن يكون البناء الداخلى للإطار مناسبًا لطبيعة الطريق. وهناك أنواع من البناء الداخلى للإطار وهي:-

- ١ - التيل : وهو مناسب للطرق المكسرة وشديدة الوعورة
  - ١ - النايلون : وهو مناسب للطرق الوعرة.
  - ٢ - الصلب : وهو مناسب للطرق الممهّدة.
- هذا ولكل سطح طريق نوعية من نقشات الإطارات



وهذا القطاع-الموضح بالشكل التالى يبين البناء الداخلى للإطار



\* حمولة السيارة :

تختلف نوعية الإطارات أيضًا حسب حمولة السيارة، فكل حمولة إطارها المناسب من حيث التدريع والتسليح في الجانب وفي المداس .

\* العمر الافتراضي للإطار:

لكل إطار عمر افتراضي وذلك حسب نوع المادة المصنوع منها.

\* نهاية تاريخ الصلاحية :

لكل نوعية إطار تاريخ ينتهي فيه استعمال هذا الإطار لأن بمرور زمن معين تنتهي به صلاحية مادته وذلك لتأثرها ببعض أنواع الأشعة الشمسية فتتفرق المادة الخاصة بالإطار وتكون عرضة للانفجار عند التعرض للإجهاد لذلك لا بد من التأكد من أن الإطار المستخدم أو المراد شراؤه أنه مازال صالحا للاستعمال.

ونود التنويه عن وجود معلومة خاطئة تتداول بين الجميع وهي أن الإطارات المخزنة أكثر ملائمة للسيارة من الجديدة وهذا خطأ محض لأن الإطار قد أنقضى جزء كبير من صلاحيته أثناء تخزينه مما يجعل تاريخ انتهاء الصلاحية يقترب بفترة التخزين ولا يصلح استخدامه بعد تاريخ انتهاء صلاحيته .

وإذا أردت المزيد من التفصيل في هذا الشأن إرجع لمؤلفنا في سلسلة إقرأ المروية الجزء الثاني (السلامة والأمان)

والآن عرفت أن كل مخالفة لشروط اختيار الإطارات تؤدي إلى كارثة فنهيب بك أن تدقق عند اختيار الإطارات المناسب لسيارتك وأن تستعين بكتالوج السيارة والوكيل الخاص بسيارتك في هذا الشأن .

تغيير جنوط السيارة او مقاسات اطاراتها دون الالتزام بما هو  
موضح فى كتالوج التصنيع

لا بد ان تعرف ان لكل سيارة تصميمها الخاص من حيث الارتفاع  
عن الارض ومساحة السطح الملامس للاطار من الارض ومسافة  
البعد بين المحورين ومسافة البعد بين الاطارين فى المحور الواحد  
وكذا تصميم التعليق (العفشة ) وهو مايكون له الاثر الكبير فى  
اتزان السيارة فى المنحنيات و اثناء المناورة.

وان لكل سيارة ثلاث نقاط فى المنحنيات النقطة الاولى هى نقطة  
الاتزان وهى التى تمكن السيارة من تخطي المنحنى بأمان نظرا  
لهذا التصميم.

النقطة الثانية هى عدم الاتزان للخارج وهى التى تنقلب فيها  
السيارة لخارج المنحنى (اذا كانت تسير بسرعة اكثر من اللازم).

النقطة الثالثة هى نقطة الاتزان للداخل وهى التى تنقلب فيها  
السيارة لداخل الملف اذا كان المنحنى به فرق درجات كبير بين  
الكتفين وتظهر جلية فى الشاحنات الثقيلة المحملة وهذه النقاط  
مرتبطة ارتباط كلى وجزئى بتصميم السيارة الخاص بالمصنع اما  
اذا قام مالك السيارة وهو ما نراه قد انتشر فى شوارع مصر من  
ظاهرة ما يسمى بالتجنيط وتغيير مقاسات الاطارات بالارتفاع  
والانخفاض وكذا تغيير مساحة السطح الملامس من الاطار  
للأرض مما يؤثر فى عملية الاتزان والفرامل والتعجيل بالسير.

لذا نهيب بشباب السائقين ومن يجهل بهذه القواعد ألا يقوم بتغيير  
ما يغير التصميم التصنيعى للسيارة إلا اذا كان مذكورا بكتالوج  
التصنيع لأن ذلك يؤثر بالسلب الشديد على عملية السلامة والامن  
فى السيارة و اول من يدفع هذا الثمن هو من يقوم به.

## كارثة التحدث في التليفون المحمول اثناء القيادة

سبق وان اوضحنا علمية القيادة وهى :  
المراقبة الجيدة لمحيط السائق.  
اكتشاف الاخطار الخارجية.  
ترتيب الاخطار الخارجية.  
اعداد خطة لكل من هذه الاخطار.  
تنفيذ هذه الخطة متوافقة مع الاعداد الذهني.  
فيكون الاكتشاف هو زمن الصوت او الضوء - اعداد الخطة هو زمن  
رد الفعل البشري و هى تقريبا  $2/3$  ثانية تنفيذ الخطة يعتمد على ما هى  
هذه الخطة اذا كانت الفرملة او زيادة السرعة او المناورة او اكثر من  
واحدة معا.

والذي يؤثر على زمن رد الفعل البشري بالاطالة هى:  
الوقوع تحت تأثير الخمر.  
الوقوع تحت تأثير المخدر.  
الوقوع تحت تأثير خبر سئ او سماعة تليفونيا.  
الوقوع تحت تأثير خبر ايجابي او سماعة تليفونيا.  
الوقوع تحت تأثير المرض العضوى او المفاجئ.  
كبر السن الشديد.

واذا قسمنا حالات القيادة نجد انها ثلاثة  
الحالة الاولى: اذا كان زمن رد الفعل المسافى + زمن التحكم المسافى  
= اقل من زمن اكتشاف الخطر المسافى فهنا نقف قبل الخطر ولا  
نصطدم به و تسمى القيادة الامنة.

الحالة الثانية: اذا كان زمن رد الفعل المسافى + زمن التحكم  
المسافى = او يقارب زمن الخطر المسافى تسمى هذه الحالة  
الخطرة او الحرجة.

الحالة الثالثة: : اذا كان زمن رد الفعل المسافى + زمن التحكم  
المسافى اكبر من زمن اكتشاف الخطر المسافى فهنا حالة عدم  
الهروب من الحادث او الحادث المحقق.

لذا نجد ان التحدث في التليفون من ضمن العوامل التي تسرع بنا في الدخول في الحادث لذا نحذر من التحدث في التليفون اثناء القيادة حتى اذا كان بالسماعة او البلوتوث رغم سماح المشرع لقائد السيارة باستخدامهما إلا انه جانبيه الصوتي و ان جميع التشريعات العالمية في هذا الشأن تمنع التحدث في التليفون اثناء القيادة كما و انها تطالب شركات التليفون المحمول بان تكون جزءا من حل مشكلة المرور طالما انها كانت سببا في المشكلة .



## اساءة استخدام الضوء المبهر اثناء القيادة

لماذا يمنع استخدام الضوء المبهر اثناء القيادة ؟ سوف نضرب مثال عملي في هذا الشأن ، هناك نظرية التغطية في كل شئ في الاضاءة في الالم في الصوت هب أني يوجد الم في احدى يدي ويوجد الم اخر في اليد الاخرى قلن احس بالالم الاقل ولكن سوف احس بالالم الشديد لانه يغطى على الالم الاقل هب أنه يوجد ضوئين في الغرفة التي اجلس بها الاول ضعيف جدا والثاني شديد جدا قلن لاحظ الضوء الضعيف إلا بعد إطفاء الضوء الشديد وذلك لأن الضوء الشديد يغطى على ملاحظتي للضوء الضعيف وكذلك تصدق هذه النظرية في الاشياء الصوتية ايضا فاذا كان هناك مذياعا و تليفزيون، المذياع يعمل بصوت منخفض و التليفزيون يعمل بصوت مرتفع عنه قلن اسمع صوت المذياع إلا بعد إطفاء صوت التليفزيون لأن المرتفع يغطى على المنخفض ودعنا نتكلم الان عن الاضاءة ونظريتها في العين البشرية فالاشعة الساقطة على حدقة العين تجعل حدقة العين تتكيف معها بالضيق والاتساع فكلما كانت الاشعة شديدة ضاقت حدقة العين وكلما ضعفت الاشعة اتسعت حدقة العين ونرى هذا جليا مع عيون القطّة نهارا وليلا وهو بدرجة اقل في عين الانسان فاذا استخدمت الضوء المبهر بمواجهة عين قائد السيارة الامامي الاخر فان حدقة عينه ستضيق جدا حسب شدة هذا الضوء ولا تمكنه من رؤية اضاءة السيارات التي امامه من الخلف حيث انها ضعيفة ولا يراها الا باتساع حدقة عينه مما يجعله يصطدم بها من الخلف او اذا ضاقت فانه ينجذب لمصدر الاضاءة ويصطدم بها وجها لوجه، هذا تفسير علمي بسيط لما يحدث اما التفسير العلمي التفصيلي يطول شرحه ويرجع فيه الى المراجع الطبية الخاصة بتشريح العين البشرية.

لذا نهيب بالسائقين الذين لا يعرفون شيئا عن هذه القواعد العلمية بان يتق الله في نفسه وفي غيره ولا يكون سببا في هذه الكوارث.

ظاهرة استخدام السماعات العالية الصوت بالسيارة و التباهي بها انتشرت في الالونة الاخيرة وخصوصا بين شباب السائقين التباهي برفع صوت المذياع او اجهزة التسجيل وتركيب سماعات ومكبرات صوت لا يمكن تحمل سماعها للاذن البشرية حيث انها لا تتحمل الا وحدات محددة من وحدات قياس الصوت و هي (ديسبل) و بانتشار هذه الظاهرة جعلت السائق الذي يشغلها داخل سيارته لا يستقبل المؤثرات الصوتية خارج سيارته والتي لا بد ان يتعامل معها لاكتشاف الاخطار المحيطة به و في نفس الوقت تؤثر على اسلوب قيادته العلمي واستجابته لباقي المؤثرات الخارجية مما يؤدي الى الدخول في الحوادث و الكوارث و خصوصا اذا كان مسئولاً عن سيارة نقل جماعي .

لذا نهيب بشباب السائقين ومن يجهل هذه القواعد العلمية ان لا يقع في هذه الاخطار المميتة و التي يدفع ثمنها هو اولاً .

## القيادة بسرعات مخالفة للسرعات المحددة قانونا

لا بد ان نعرف اولا ما هى السرعة المأمونة

السرعة الصحيحة ( المأمونة )

السرعة يجب ان تكون فى الحدود المأمونة والقانونية ويتطلب الأمر لذلك التعرف على السرعة المصرح بها ومن ثم التقيد بها، كما يمكن ترك مسافة تقدر بطول سيارة واحدة على الاقل لكل ١٥ كم / ساعة من السرعة بينك وبين السيارة التى أمامك، كما يجب أن تزيد هذه المسافة فى حالة عدم وضوح الرؤية أو رداءة الجو أو فى حالة السير بسرعة عالية.



## ◆ كيفية تفادى أخطار السرعة:-

١- لا يجوز قيادة السيارة بسرعة غير معقولة ولا متناسبة مع حالة الطريق وخاصة فى المنعطفات والتقاطعات والأماكن المزدحمة والطرق الضيقة أو الرديئة وفى حالات المطر والضباب وأماكن ذات الإضاءة الغير كافية.

٢- لا يجوز قيادة أى سيارة تفوق الحد الأعلى المقرر للسير بموجب النظام أو تخالف العلامات المرورية التى تبين حدود السرعة المطلوبة فى بعض الأماكن.

## ◆ السرعة المقررة:-

هناك لوحات أو علامات مرورية توضح الحد الأعلى للسرعة المسموح بها فى بعض الأماكن وتجاوز هذه السرعة يعتبر دليلا قاطعا على خرق القاعدة الأساسية لسلامة المرور حتى إذا لم ينشأ عن ذلك حادث ما.

والسرعة المقررة بموجب النظام هى:-

١- كم/ ساعة داخل حدود المدن للسيارات الكبيرة.

٢- ٥٠ كم/ ساعة داخل حدود المدن للسيارات الصغيرة.

٣- أما بالنسبة للسيارات نصف نقل خارج المدينة ٨٠ كم/ ساعة

والسيارات النقل ٧٠ كم/ ساعة والسيارات المقطورة ٦٠ كم/

ساعة خارج المدن للسيارات الكبيرة.

٤- ١١٠ كم/ ساعة خارج المدن للسيارات الصغيرة.

ولإدارة المرور ان تعين حدا آخر للسرعة القصوى والدنيا للسيارات على بعض الطرق.

وعندما يكون الحد الأعلى للسرعة فى أماكن معينة أقل يقوم المرور بوضع لوحات تدل السائقين ولا بد من الالتزام لها



◆ السرعة ومسافات الوقوف:-

ان عملية إيقاف السيارة يحتاج الى مسافة وزمن يختلفان بحسب سرعة السير وتزيد المدة والمسافة زيادة كبيرة كلما زادت السرعة زيادة بسيطة. وهذا الجدول يبين الزمن والمسافة اللازمة للوقوف بالنسبة لكل سرعة:-

السرعة بالكيلو متر	المسافة اللازمة بالمتر لرد الفعل عند السائقين	المسافة اللازمة بالمتر للوقوف بعد رد الفعل	تحديد المسافة اللازمة للوقوف بالمتر
٣٠	٧	٨	١٥
٤٥	١٠	١٥	٢٥
٦٠	١٥	٢٥	٤٠
٧٥	٢٠	٤٠	٦٠
١٠٠	٧٥	١٠٠	١٢٥
١٢٠	٣٠	١٣٥	١٦٥

أن المسافة المذكورة في الجدول معتبرة بالنسبة للطريق الجاف المبعد، أما بالنسبة للخطوط المبللة أو الزلقة فأن المسافة غير محددة وبطبيعة الحال فإنها تتطلب مقدار اكبر مما هو موضح بالجدول.

بعد ان عرفنا قواعد السرعة المأمونة وكذا نبذة عن زمن التفكير ورد الفعل و الوقوف لابد ان نعرف كيف تحدد ادارات المرور السرعات على الطرق، تقوم ادارات المرور بتحديد السرعات على الطرق بناء على الاتي:

١ - السرعة التصميمية للطريق

وهي السرعة التي يتم على أساسها التصميم الهندسي للطريق وحساب نقطة الاتزان في المنحنيات والتي إذا زادت سرعة السيارة فيها عن هذا الحد تتعرض للنقلاب خارج الانحناء  
٢- السرعة الاقتصادية

من المعلوم حسب الاحصائيات العالمية في هذا الشأن ان السرعة الاقتصادية للسيارة هي السرعة التي لا تزيد عن ٥٥ ميل / الساعة او ما يقارب ٩٠ ك / ساعة

٣- حالة الطريق حيث الرصفية بانواعها واتساعه الطريق وعدد الحارات

٤- حالة مستخدم الطريق من قائدى السيارات ومدى المامهم بقواعد واداب المرور وخبرتهم فى القيادة

٥- مدى تجهيز الطريق بآدوات المرور وإشارات وتخطيطه والخدمات المتاحة عليه من إرشادات وإسعافات ميكانيكية وبشرية  
٦- حالة رجل المرور ومدى تعليمة وخبرته

٧- حالة المناخ بالمنطقة من حيث تواجد اترية تحجب الرؤية او شبورة مائية او عواصف شديدة

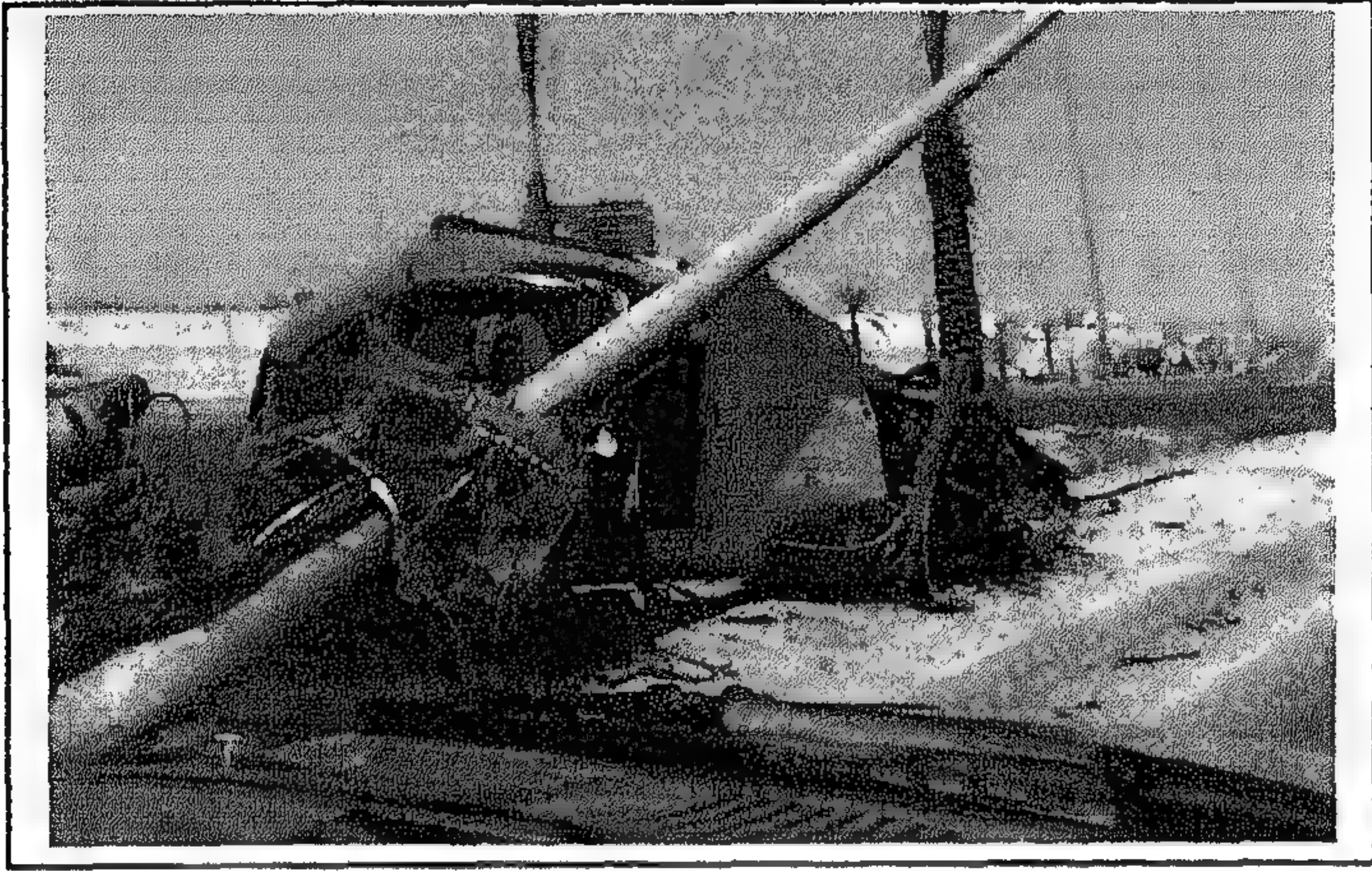
وهذه السرعات التي تحدد للطريق والخاصة بكل نوع مركبة على حدة هي السرعات التي تتزن فيها السيارة فى المنحنيات وإذا زادت عنها تنقلب الى خارج الملف وإذا قلت عنها و هي شاحنة محملة ووجود تصميم للملف للسرعة تنقلب الى داخل الملف لأنها هي محصلة القصور الذاتي للحركة مع اتجاه المركبة فإذا تغلبت هذه المخضلة على درجة الميل فى الملف

(super elevation curvature) انقلبت للخارج وإذا تغلب عليها درجة الميل تنقلب للداخل اما السرعة التصميمية هي سرعة الاتزان.

لذا نهيب بالسائقين قليلي الخبرة والتعليم في هذا الشأن ألا يتجاوز السرعات المقررة ليعبر المنحنيات و يقوم بعملية المناورة بسلامة وامان وهي التي جعلت لسلامته هو ومن معه اما اذا تجاوز

السرعات المقررة بدافع التباهي والثقة الاكثر من اللازم في النفس  
او شعوره بأنه افضل السائقين فإنه أول من يدفع الثمن .

خطورة عدم الاستفادة من وسائل الامان بالسيارة  
اولا لابد ان نعرف ما هي وسائل الامان بالسيارة لقائدها وركابها



عندما اخترعت السيارة لأول مرة كانت السرعة الخاصة بها بسيطة ولا تذكر على الإطلاق، حيث كانت لا تتعدى (٣ أميال ساعة)، ولما تطوّر تصنيع السيارة وأصبح الموتور الخاص بها يعمل بنظام الإحتراق الداخلى وليس البخارى، ثم تطور من النظام ثنائى الأشواط إلى الرباعى، ثم الحقن، ثم إلى النظام الإلكتروني والصمامات الكثيرة المتعددة، فتزايدت السرعات بشكل مخيف للسيارات، كما إستلزم ذلك تطور الوسائل الفرملية الخاصة بالسيارة من النظام البدائى حيث توجد لقمتين تضغطان ميكانيكياً على طنبور الفرامل، فتبدأ فى التوقف البطئ .. ومع تطور السيارة تطورت الوسائل الفرملية من هذا النظام إلى نظام مكبس الزيت (بسكول)، ثم نظام (السيرفو)، ثم نظام (السيرفو الهوائى الكهربائى)، ثم نظام (A b c) الذى يعمل فى التحكم بالكمبيوتر فى كل عجلة على حدة، ثم نظام الاتزان الفرملى فى الملفات



والمنحنيات وهذه هي أفضل التصميمات التي وصلت إليها الفرامل، وبالتالي أصبحت السيارة تنتقل من سرعات بطيئة إلى سرعات عالية، وبالعكس، وأصبحت معرضة للصدمات من الخلف والامام والاجناب اكثر من الماضي ،ومن ثم أصبح قائد السيارة يعاني من القصور الذاتي لحركة جسده في الرجوع للخلف والإصطدام بشئ من الأمام يجعله يعاني من القصور الذاتي لحركة جسده للأمام وكذا القصور الذاتي لعكس حركة الصدمات الجانبية.

أما بالنسبة للقصور الذاتي للحركة للأمام لجسد قائد السيارة ومن معه، ولأنهم غير مثبتين بالسيارة تثبيتاً جيداً، فنرى أن الفرامل تؤثر على فرملة جسم السيارة بالكامل (١٠٠%)، لأن جسم السيارة وهيكلها مثبت بالشاسيه، والشاسيه مثبت بالعجلات تثبيتاً جيداً، وهي التي تعمل على إيقاف السيارة عن طريق الفرملة، مما يعاني معه قائد السيارة، حيث يجلس على كرسي وجسده غير مثبت بالسيارة مما يؤدي إلى الإندفاع أثناء استخدام الفرامل الشديدة، أو الإصطدام بسيارة أو أي شئ ثابت، فيندفع جسده بالكامل للإرتطام بالتابلوه أو الزجاج أو عجلة القيادة، مما يحدث معه إصابات مباشرة له ولمن بجواره، ومن ثم يفقد السيطرة على السيارة. أما بالنسبة لإصطدام سياره به من الخلف فإنه يعاني من إندفاع رأسه وعنقه بفعل القصور الذاتي للحركة للخلف، مما يؤدي إلى كسر العظم اللامي في الفقرات العنقية، فيؤدي إلى قطع النخاع الشوكي من بدايته، فيموت في الحال، وكأنه ينفذ عليه حكم الإعدام شنقاً.

ومن هنا بدأت المسيرة الجدية في التفكير لإيجاد وسائل أمان لقائد السيارة أولاً، ثم طبق ذلك لمن بجواره، ثم لركاب السيارة جميعاً.

وجدير بالذكر أن كل حادث يشتمل على ثلاثة إصطدامات وهي:-

١ - صدام بين السيارتين أو بين السيارة وهدف ثابت أو انقلاب السيارة وارتطامها بالأرض .

٢ - بين الركاب والسيارة موضوع الصدام.

٣ - بين الاجزاء الرخوة للركاب و السائق وهي العضلات والاعضاء الداخلية الرخوة وبين الأجزاء الصلبة وهي العظام. ووسائل الأمان هذه تعمل على الحالات الثلاثة السابقة وكلما شملت الثلاثة كلما كانت أفضل وأنجح . وهذا الموضوع له مؤلف منا يخص هذه الجزئية بالتفصيل

وسائل الأمان بالنسبة للقصور الذاتي للحركة للأمام

حزام الأمان Safety Belt



## ١ - حزام الأمان :

بدء بالتفكير بربط قائد السيارة بحزام بمقعده بكرسى القيادة ولكن إتضح بعد ذلك أن هذا يؤدي فى الحوادث التى تكون سرعة السيارة فيها عالية الى تحرك الجزء العلوى لقائد السيارة والضغط على الفقرات القطنية مما يؤدي إلى انفصال النخاع الشوكى عندها فيؤدي مباشرة إلى شلل نصفى، ثم بعد ذلك عمل حزام الكتف لتثبيت الجزء العلوى والمقعد بالنسبة لقائد السيارة وكان هذا يكفى فى حينه، ثم تطور الحزامين لحزام واحد ذو فرعين ليؤدي إلى ربط المقعدة والصدر معا. وقد أثبتت التجارب أنه فى حالت عدم ربط السائق أو الراكب الذى بجانبه حزام الأمان عندما تصطدم السيارة بأى جسم صلب وهى تسير بسرعة ٥٠ كم/ساعة فإن السائق أو الراكب بجانبه يرتطم فوراً بزجاج السيارة الأمامى أو بمقدمة التابلوه الأمامى أو بعجلة القيادة بقوة تقدر بأكثر من مائة مرة من قوة الجاذبية أى أن قوة الصدمة تفوق قوة الجاذبية بأكثر من عشرين مرة عن ما يحدث لرواد الفضاء عند الإنطلاق من الأرض، وبعبارة أخرى فإن الراكب أو السائق الذى لم يربط الحزام عند صدام سيارته وهى تسير بسرعة ٥٠ كم/ساعة فإن قوة اصطدامه بالزجاج الأمامى أو تابلوه السيارة تعادل السقوط من عمارة إرتفاعها ثلاثة أدوار .

ولابد ان يكون حزام الأمان ملاصقا للسائق وليس مرخيا لكى يؤدي المرجو منه ولا يكون هو مصدر اصابة وللتدليل على ذلك نضرب المثال التالي:

إذا وضعنا بيضة على تابلوه السيارة وحركنا السيارة فجأة الى الاتجاه الايمن او الايسر فان هذه البيضة ستتحرك عكس الاتجاه الى ان تصطدم بقائم السيارة الى ان تنكسر اما اذا وضعنا هذه البيضة في الطبق حامل البيض فلن تحدث ان تنكسر البيضة فما

السبب؟ السبب هنا ان مشوار حركة البيضة مقيدة يقترب الى  
الصفير الحركي ومن هنا لو كان السائق ملامس له حزام الامان فلا  
يندفع الاندفاع الشديد ثم يوقفه فجأة حزام الامان فيكون سبب في  
كسر الاضلاع والعيب هنا ليس في حزام الامان ولكن في  
استخدامه السيئ

ولنا الآن ان نتسائل الاسئلة التالية وليس لها إلا إجابة واحدة هي  
نعم

- هل ربطت حزام الأمان ؟ نعم

- ربطت حزام الأمان ؟ نعم

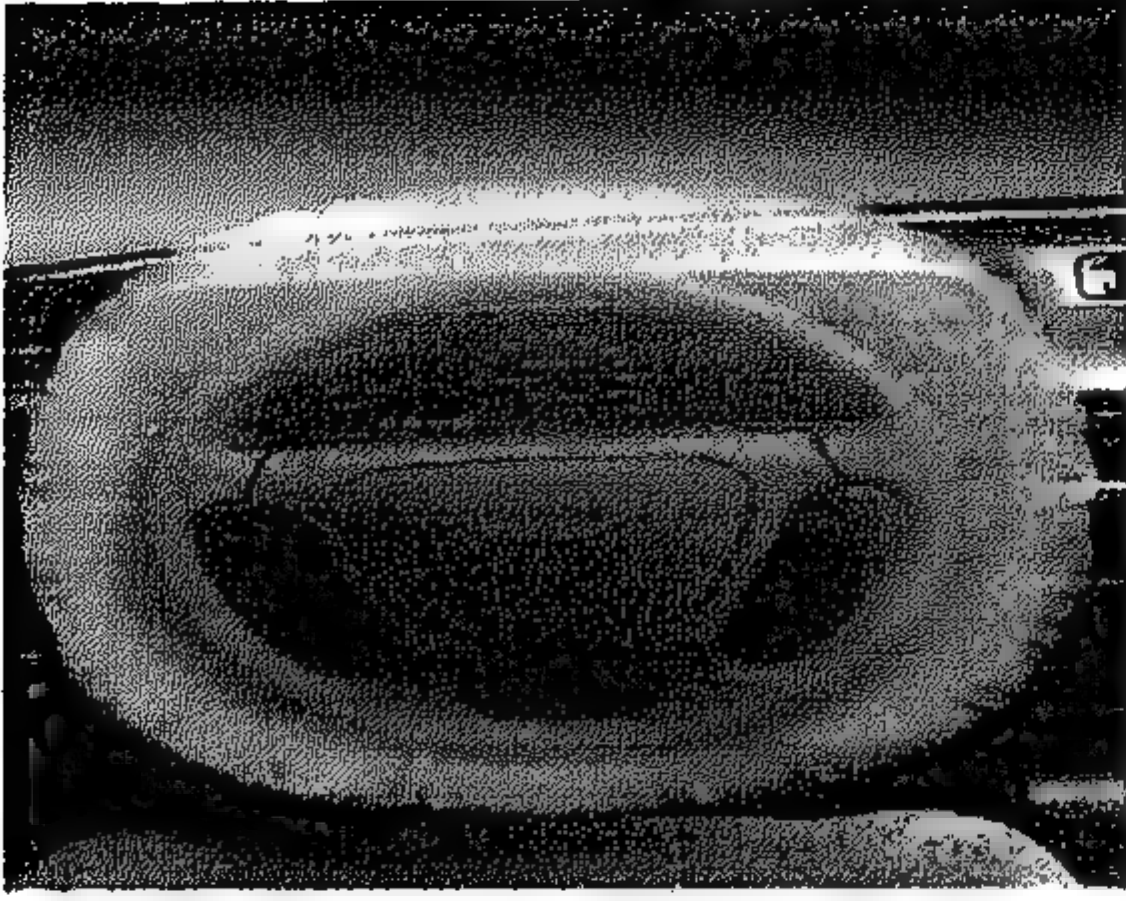
- حزام الأمان ؟ نعم

٢ - الوسادة الهوائية :

وبعد تطور السرعات للسيارة أكثر، بدء في التفكير في عمل حاجز  
هوائي بين قائد السيارة بمساحة معرضة كبيرة من صدره وبين  
عجلة القيادة عند الإصطدام بسيارة أخرى فظهرت للوجود الوسادة  
الهوائية (Air Bag) وهذه الوسادة تخرج من منتصف عجلة  
القيادة في أقل من جزء من الثانية عندما يشعر الحساس الموجود  
بالإكصدام الأمامي للسيارة بقوة صدمة معينة وميزة هذه الوسائل  
أنها تغطي مساحة كبيرة من صدر قائد السيارة فتوزع الصدمة  
والضغط على جسده فتخففها أما حزام الأمان فيركز الصدمة  
والضغط على السطح المعرض الملامس لجسد قائد السيارة فقط



## منظر أمامي وجانبي لطريقة عمل الوسادة الهوائية



٣- الزجاج الأمامي والمحيط بالسائق والراكب الأمامي من النوع المحمي (تربلكس أو ما يشابهه) .

٤- جميع الأجزاء المحيطة بالسائق من تابلوه وعجلة قيادة وعصا النقل وكسوة الأبواب و الكنصول من الأجزاء البلاستيكية .

٥- المرآة الداخلية الأمامية تفصل بسهولة عند الإصطدام بها ولا تؤدي إلى إصابه .

٦- الإكصدام الأمامي مثبت على مساعدين لتخفيف الصدمه

٧- يوجد بالإكصدام الأمامي حشو إستيروبور ذو كثافة عالية لتخفيف الصدمة .

٨- عامود الدركسيون من النوع التلسكوبي لتخفيف نقل الصدمة الي السائق .

أما بالنسبة لوسائل الأمان للقصور الذاتي للخلف فهي :

المخدع الخاص بالرأس الموجودة خلف رأس قائد السيارة فهو ليس للنوم أو الراحة إنما إذا تعرضت السيارة لصدمة من الخلف

تندفع رأس قائد السيارة ومن معه لحظة الإصطدام إلى الخلف فجاءة فتكون مهمة هذا المخدع ألا يجعل رأس السائق تستمر في الإندفاع للخلف حتى ينكسر العظم اللامي.

الإكصدام الخلفي علي مساعدين .

الإكصدام الخلفي به حشو إستير وبور عالي الكثافة .

الزجاج الخلفي محمي

جميع الأجزاء المحيطة بالركاب من الخلف بلاستيكية

ملحوظة : هذه الوسائل بدأ بها مع قائد السيارة ثم مع من بجواره ثم مع باقى الركاب .

وهناك تجارب الآن لعمل كرسي للسائق بطريقة منزلقة للأمام وللخلف عند التعرض لصدمة أمامية أو خلفية لإبتلاع جزء كبير منها للتخفيف عنه ولم يظهر في الأسواق حتي الآن ولاكنه تحت التجربة .

وسائل الأمان بالنسبة للصدمة الجانبية:

١ - دعامات الابواب

هناك شروط لتدريع ووضع الدعامات الصلبة و المرنة فى الأبواب لكي لا تصل الصدمة الجانبية بكامل قوتها لقائد السيارة ومن معه ويتم توزيعها على السيارة فتخفف الصدمة على جسده كما هو موضح بالشكل التالى:



٢ - وضع وسائد هوائية بالأبواب تفتح عند الصدمة هذا وقد وصلت الوسائد الهوائية التي عدد تسعة عشر وسادة هوائية بالسيارة منها الستائر الهوائية الطولية بجانبى كابينة الركاب من الداخل لمنع اصطدام رؤوسهم بالقوائم والزجاج عند الصدمات الجانبية كما وانقهرت التجارب لدرجة الانتاج الان في وضع وسائد هوائية بالاعاءم الامامية والخلفية للسيارة لتفتح عند التصادم فتخفف الى درجة كبيرة جدا من اثار الصدام

٣ - كما وانها قد تمت الاستفادة من الابحاث التي بدأت منذ سنوات والتي مفادها انه كلما قل مشوار الحركة بالنسبة لجسم الراكب عند الاصطدام كلما قلت نتيجة الاصطدام لذا في الاجيال الجديدة من السيارات تم تصميم اجزاء من المطاط تخرج لتستد جسم الراكب أثناء الاصطدام عند ركبتيه وجانبية

لا بد ان تعرف جميع هذه الوسائل التي جودة بالسيارة لكي تستفيد منها لأنك عرفت فائدة كل واحدة منها وأنت انت الخاسر الأول بعدم استخدام الوسائل المتاحة لك.



عدم التعامل الصحيح مع الإطارات والعناية بها  
ذكرنا أنه توجد شروط في اختيار الإطار المناسب كما أنه توجد  
شروط في التعامل والعناية بالإطارات وهي :-  
أولاً: العناية بالإطارات .

إفحص ضغط الإطارات، وتأكد من امتلائه إلى الحد المطلوب .  
إفحص الإطار بحثاً عن الشقوق، أو التآكلات، أو الشروخ،  
الانتفاخات، أو التآكل غير المنتظم.  
يحتاج الإطار إلى هواء أكثر في وقت اشتداد الحر، ففيه يزداد  
خطر التلف نتيجة لإتساع مَداس الإطار.  
السرعة الزائدة تعجل بتآكل الإطار .  
تعتبر الإطارات من الأجزاء الهامة في المركبة أيًا كان نوعها،  
والمحافظة على سلامتها يعود بالسلامة على مستخدمي المركبة،  
ويقلل من نسبة وقوع الحوادث .  
ولسلامة المركبة على الطريق فإنه يجب على السائق أن يعمل  
على سلامة الإطارات، وذلك باتباع الآتي:

ثانياً : قياس ضغط الإطار  
يجب اتباع التعليمات الخاصة بالمركبة، وخاصة عند نفخ إطار  
السيارة، فعلى السائق أن يهتم بمستوى ضغط الإطار، حيث إن زيادة  
الضغط فيه تؤدي إلى وقوع الحوادث، كما أن قلة الضغط فيه تؤدي  
إلى تآكله، أو إلى حدوث بعض البروز فيه وعدم ثبات السيارة أثناء  
استخدام الفرامل

ثالثاً : أسباب تؤدي إلى تلف الإطار  
- نفخ الإطار بالهواء أقل من اللازم أو أكثر منه  
- القيادة بسرعة عالية  
- استخدام الفرامل باستمرار .



ماذا تفعل لتطيل عمر إطار سيارتك وتمنع انفجاره؟



طرق حماية اطار سيارتك من الانفجار  
- مما لا شك فيه أن للاطارات دورا رئيسيا في أمان وسلامة السيارات بجميع فئاتها وأنواعها يحقق شروط الأمان والسلامة والعكس صحيح فالاطار المتهاك وغير الصالح يسبب وقوع الحوادث وما يترتب عليها من إصابات ووفيات وتلفيات في المركبات والطريق.

ومن هنا نتساءل: كيف نقي أنفسنا من تهالك او انفجار الاطار بالسيارة؟ وما هي أسس اختيارك للاطار المناسب؟

هناك دراسة علمية عن حوادث السيارات تؤكد ان اطار السيارة قد يكون سببا رئيسيا في الكثير من الحوادث المدمرة لذا يجب الاهتمام باطارات السيارة بالكشف المستمر على الاطارات الخارجية كل فترة وجيزة لنزع المسامير الصغيرة أو قطع الزجاج او الحصى كما يجب اعادة ضبط اتزان وزوايا الاطارات الخارجية الجديدة خاصة عند وجود اهتزاز بعجلة القيادة أثناء السير بسرعة.

فهناك إجراءات أساسية مهمة يجب على كل قائد مركبة اتباعها ليقى نفسه من الحوادث ويطيل من العمر الافتراضى للاطار بل للمركبة ألا وهى:

أولاً: المحافظة على ضغط الهواء للاطار المعرض به من قبل منتج السيارة لان اى نقص فى الهواء يؤدي إلى زيادة كبيرة فى تآكل جوانب الاطار وبالتالي إلى ارتفاع نسبة استهلاك الوقود واختلال الزوايا كما ان زيادة ضغط الهواء تقلل من توازن السيارة وثباتها وتماسكها على الطريق وبالتالي تآكل الاطار من الوسط ويقاس ضغط الهواء بالرطل فى البوصة Psi وبالكيلو باسكال Kpa.

وبالتالى فإن أى زيادة أو نقص فى ضغط الاطار يتجاوز ٢٠% من الضغط المحدد للاطار يؤدي إلى انخفاض عمره الافتراضى وقد يؤدي إلى الانفجار فى أى لحظة خصوصاً عند وجود بعض نقاط الضعف فى البناء الداخلى للاطار أو على الأقل انسلاخ مداسه ولذلك ننصح بالتأكد من الضغط المعرض به وفحص ضغط الهواء فى الاطار وهو بارد لأن الهواء يتمدد فى الحجم وستكون النتيجة مغلوطة إذا كان ساخناً فى أماكن يوثق بها ويمكن معرفة الحد الاقصى لضغط الهواء بإطار سيارتك من المبلصق المثبت على جدار باب السائق.

ثانياً: زيادة سرعة السيارة عند استخدام الاطار لسرعات تفوق الحدود المصمم لها تساهم فى ارتفاع درجة حرارة الاطار بشكل يؤثر على قوة التصاق المداس مما يؤدي إلى انسلاخ المداس عن موضعه.

ثالثاً: الوقوف المفاجئ والتحرك المفاجئ (الامريكانى) أو السرعة المفاجئة تؤثر على العمر الافتراضى للاطار وتهالكه.

رابعاً: تعرض الاطارات للصدمات القوية بمعنى تعرض الاطار أثناء السير أو الركن إلى الاصدام بأجسام صلبة (حافة رصيف أو حجر أو السير على عيون القطط الحادة وغيرها) يحدث فى الاطار قطعاً مما يسبب انفجار الاطار.

خامسا: تخزين السيارة فى أماكن رطبة أو جو مرتفع الحرارة لفترات طويلة تصل لعدة شهور دون التحرك بها يؤدى إلى تهالك الاطار.

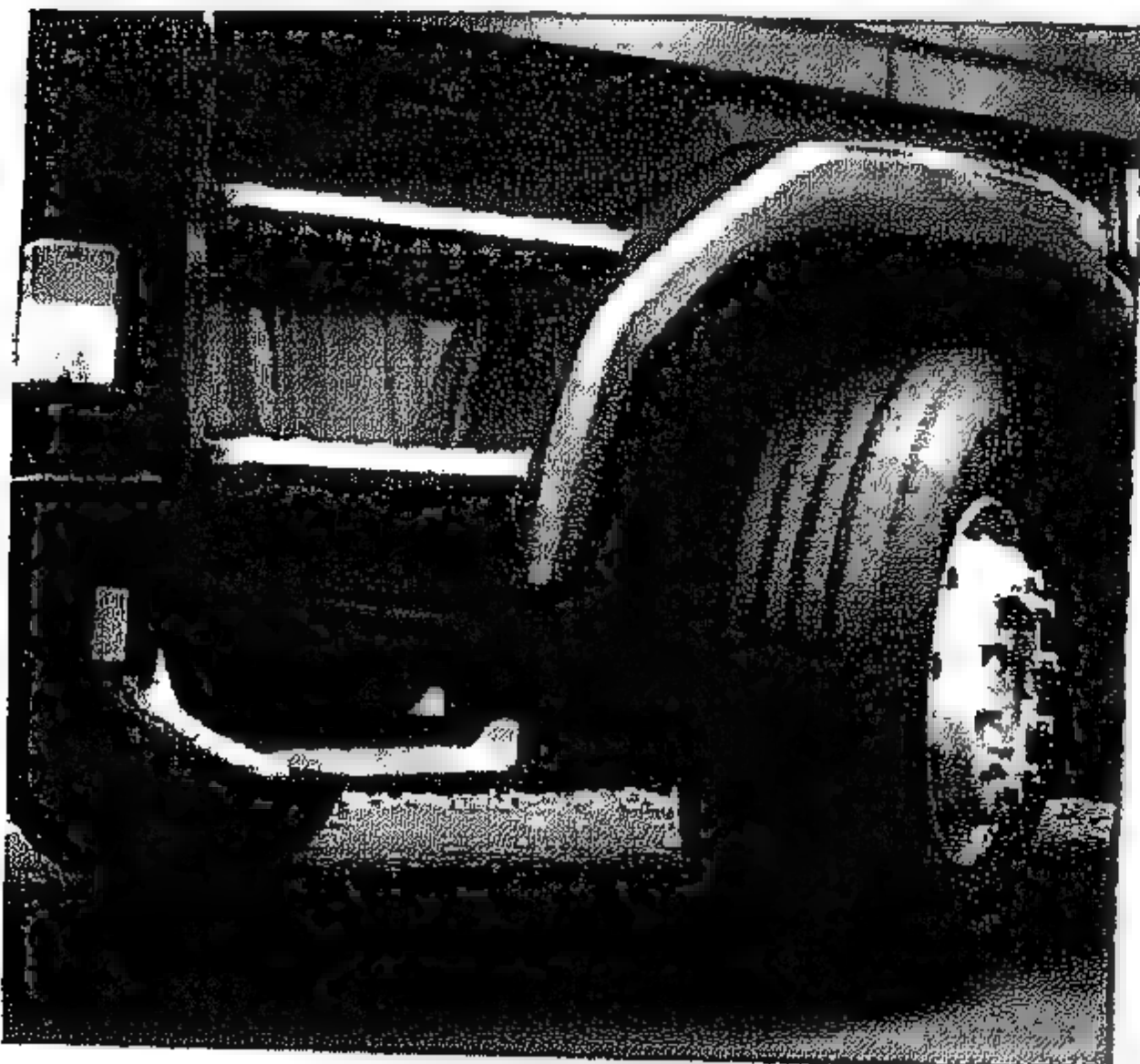
سادسا: زيادة الحمل بما يتعدى ٢٠% من الحمل المحدد للاطار بمعنى أن لكل اطار حملا أقصى بنهار بعده ويرمز لهذا الحمل برقم يوضع على الاطار فزيادة الحمل يؤدى إلى انخفاض عمر الاطار وتهالكه بنسبة ٣٠% من عمره الافتراضى وإذا زاد الحمل عن ذلك فإنه معرض للانفجار فى أى لحظة.

ومن هنا نؤكد ملاحظة حالى الاطار وفحصه بصفه مستمرة فإذا لاحظت وجود تشققات أو مسح فى النقوش الموجودة بالاطار أو به أى تلف فلا بد من تغييره على الفور وتبديله باطار جديد جيد الصنع لتكون جودته اعلى وليدوم لمدة أطول مع مراعاة أن العمر الافتراضى للإطارات المتداولة فى الطرق المصرية من ٤٠ ألفا إلى ٥٠ ألف كم أو لمدة سنتين أيهما أقرب.

إرشادات يجب إتباعها فى إستعمال الإطارات بالنسبة للشاحنات .

إن الخدمة التى يؤديها الإطارات تتوقف إلى حد كبير على العناية التى يبذلها قائد السيارة وتصرفاته، وتعوده على القيادة بعناية، لذا فإن عليه إتباع الآتى:

١ - يجب عليه إتباع الطرق الصحيحة للتركيب والنفخ، مع وضع



إحدى المواد التى تساعد على سهولة حركة الأنبوبة داخل الإطارات، مثل بودرة التلك، أو محلول صابون زيت نباتى متعادل، وهو الصابون السائل العادى من صنف جيد، ويجب أن يكون الدهان لمنطقة الجنط فقط، وعدم تسرب المحلول



## داخل الإطار

- ٢- إتباع معدلات النفخ الصحيح.
- ٣- عدم زيادة الحمولة عن الحمولة المقررة، مع سلامة توزيعها.
- ٤- السير بالسرعات القانونية.
- ٥- التأكد من سلامة السيارة وخلوها من العيوب الميكانيكية.
- ٦- تبديل وضع الإطارات في السيارة دوريًا.
- ٧- صيانة الإطارات والكشف عليها دوريًا.
- ٨- استعمال الإطار المناسب للسيارة، ومراعاة ظروف الخدمة.
- ٩- استعمال الجنوط المناسبة لمقاس الإطارات.
- ١٠- تجنب صعود حافة الإطارات على أرصفة الطرق.
- ١١- تجنب الاصطدام بحافة الأرصفة أو الحفر أو غير ذلك من العوائق.
- ١٢- تهدئة السرعة في الطرق الوعرة وغير الممهدة، أو عند المنحنيات.
- ١٣- عدم الضغط الشديد على الفرامل لسرعة التوقف، وتجنب سرعة الإنطلاق عند بداية التحرك.
- إرشادات يجب التأكد منها عند استعمال الإطارات
- يجب إتباع معدلات النفخ الصحيحة طبقًا للجداول الواردة بالكتالوج ولإمكان تفادي تلف الإطار الناتج عن النفخ غير الصحيح عليك مراعاة ما يلي:
- ١- تأكد من نفخ الإطار ليصل إلى الضغط الصحيح والإطار بارد.
- ٢- راجع ضغط الهواء بالإطار مرة كل أسبوع باستعمال مقياس سليم.
- ٣- تأكد من وجود أغطية للبلف في مكانه لكل إطار، وأنها مُحكَّمة بقدر ضغط الأصابع.
- ٤- تعرّف على أسباب تسرب الهواء البطيء كلما ظهر إنخفاض في الضغط وبادر بإصلاحه.



٥- إذا كان تسرب الهواء ناتجًا بسبب البلف أو جزء منه، فبادر فورًا بتغيير وإستبدال إبرة البلف بأخرى جديدة.  
تركيب الإطارات المزدوجة (الدوبل)  
عند تركيب وحدات الإطارات (الدوبل) الخلفى يجب مراعاة الآتى:



أولاً: تطابق الإطارين لتوزيع الحمولة على كلٍّ منهما بالتساوى، لأن وقوع الحمولة على أحد الإطارين فى (الدوبل) دون الآخر يعرضه للتلف، نتيجة زيادة الحمولة والإجهاد الشديد الواقع على التيلة، كما يعرضه للتآكل السريع وغير المنتظم.  
ومن أسباب عدم تساوى توزيع الحمولة على الإطارين فى الدوبل ما يأتى:

١- اختلاف الإطارين فى القطر أو المحيط، وارتفاع إحداهما عن الآخر.

٢- اختلاف ضغط الهواء ونفخ الإطار.

٣- عدم تلامس الإطارين للطريق بدرجة واحدة نتيجة ميل سطح الطريق.

٤- عدم سلامة وإحكام كراسى الإطارات.

٥- إلتواء أو تقوُّس محور الإطارات.

ثانيًا: أن تكون المسافة بين الإطارين في (الدوبل) كافية لإتمام عملية التهوية، حيث إن تلامس الإطارين وعدم إتمام التهوية يؤثران على عُمر الإطار بشكل ملموس.

وللحصول على خدمة ممتازة من الأنابيب الداخلية إتبع الإرشادات الآتية:

١ - الخدمة الطويلة للإطار تؤثر على الأنبوبة الداخلية، ولذلك فإنه من المستحسن استعمال أنبوبة جديدة مع الإطار الجديد.

٢ - استعمال الأنبوبة الداخلية ذات المقاس الصحيح للإطار الخارجى.

٣ - لا تحاول استعمال الإبر القديمة للبلوف، بل يجب إستبدالها بإبر جديدة.

٤ - تأكد من نظافة الإطار الخارجى والأنبوبة، وخلوها من المواد الغريبة عند التركيب.

٥ - إستعمل مقياسًا مضبوطًا عند مراجعة ضغط الهواء.

٦ - تأكد من وجود أغطية البلوف فى أماكنها، ومن أنها مُحْكَمَةٌ بمقدار ضغط الأصابع.

٧ - فى حالة عدم وجود أغطية البلوف يراعى تنظيف فوهة البلف من الغبار أو المواد الغريبة قبل النفخ.

٨ - تجنب نفخ الأنبوبة نفخًا زائدًا عند الكشف عليها، فهذا النفخ الزائد ينتج عنه تمدد فى بعض اجزاء الأنبوبة، فيحدث لها كسرات عند تركيبها.

٩ - يجب إتباع الطريقة الصحيحة للتركيب والنفخ، مع وضع إحدى المواد التى تساعد على سهولة حركة الأنبوبة داخل الإطار، مثل بودرة التلك، أو محلول صابون زيت نباتى متعادل، وهو الصابون السائل العادى من صنف جيد. ويجب مراعاة أن يكون الدهان لمنطقة الجنط فقط، وعدم تسرب المحلول داخل الإطار.

١٠ - ركب الإطار على الجنط مراعيًا أن يكون البلف فى وضعه الصحيح، ويُراعى إدخال البلف فى الثقب المخصص له فى

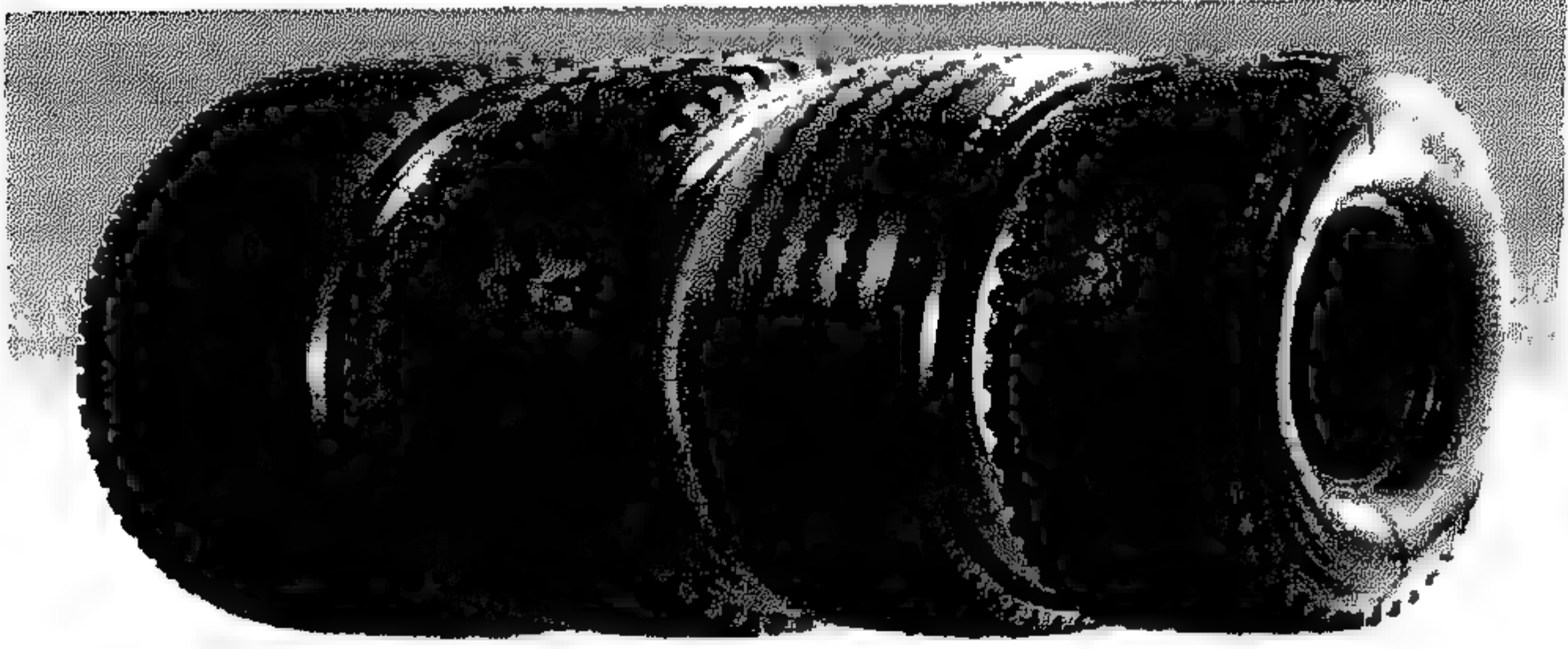
الجنط، وتثبيتته جيداً في مكانه أثناء النفخ، حتى تستقر حافتا الإطار في وضعهما الصحيح على الجنط.  
الطواقى في إطارات النقل:

إذا استعملت إحدى الطواقى فلا يجوز استعمالها بعد ذلك إلا في نفس مقاس الإطار ونفس مقاس الجنط السابق استعمالها عليها، إلا تعرضت الأنبوية والإطار للتلف.  
عند نزع أى طاقية سليمة من أحد الإطارات أكتب عليها مقاس الإطار والجنط اللذين استعملتهما معها لتفادى إعادة استعمالها على مقاس مخالف.





إرشادات يجب إتباعها في تخزين وحفظ الإطارات



منطقة تخزين الإطارات يجب أن تكون خالية من الأوزون، ولذلك يلزم التأكد من عدم وجود موتورات كهربائية في منطقة التخزين. يجب المحافظة على مكان التخزين من ضوء الشمس المباشر، فتغطي النوافذ، أو يُدهن بلون قاتم (الأزرق). تجنّب تيارات الهواء بقدر الإمكان في مكان التخزين. ويُفضل أن تكون أرفف التخزين مصنوعة من الخشب أو من الحديد، وفي حالة استعمال أرفف من الحديد يجب تغطية الأرفف بلفها، أو الإطارات بلفها. يجب أن تكون منطقة التخزين جافة بقدر الإمكان، وتجنّب الشحومات والبتروول، أو أي مواد تؤثر في الإطارات. يجب أن تكون منطقة التخزين باردة نوعاً ما ولا ترتفع فيها الحرارة.

عدم رص الإطارات بعضها فوق بعض لعدم تعرض الإطارات للإعوجاج، ممّا ينتج عنه صعوبة التركيب.

ويراعى في رص الإطارات ما يلي

- ألا تطول مدة التخزين عن (ستة أشهر).
- تخزين الإطارات رأسياً، وتجنب التخزين الأفقى.
- لا تزيد درجة الحرارة عن ٣٠ درجة مئوية.



- تخفيض ضغط الهواء بالإطارات إذا كانت مركبة على جنوط.  
تأكد من عدم وجود ماء أو رطوبة في داخل الإطار.
- يجب تخزين الأنابيب الداخلية والطواقي على أرفف، وعدم تعليقها أثناء التخزين.

## أهمية لغة التخاطب.

لغة التخاطب الجيدة هي التي تؤدي الى الفهم المقصود منها، ثم الى تنفيذ هذا المطلوب وهي التي عن طريقها ينتقل العلم والحضارات وهي التي يقاس بها المستوى العلمي والثقافي للبشر.

وضرب الله عز وجل مثلاً في القرآن الكريم فقال

﴿ أَلَمْ نَجْعَلْ لَهُ عَيْنَيْنِ وَلِسَانًا وَشَفَتَيْنِ ﴾ سورة البلد آية ٨ و ٩

فالعينين من أدوات الإستقبال للغة واللسان من أدوات التعبير عنها. ولقد إتفقنا فيما أسلفنا أن عملية القيادة هي استقبال للصوت بالأذن والضوء بالعين ثم اتخاذ القرار في العقل ثم السيطرة على السيارة بواسطة الذراعين والقدمين بأدوات التحكم فيها. وكلا من هذه العمليات له وقت وزمان محدد إذا تجاوزت فشلت عملية القيادة. ولتوضيح ذلك نبين أن إستقبال المعلومة بالعين أو بالأذن لا يصح أن يستغرق وقتاً أكثر من سرعة الضوء أو الصوت وإن إتخاذ القرار في الرأس أو العقل لا يصح أن يزيد عن زمن إتخاذ القرار السوي للإنسان وهو رغم أختلاف بعض المدارس فيه إلا أننا نميل الى عدم التعقيد في هذا الشأن ونقبل بالرأى القائل بأنه ٢/٣ ثانية وإذا زاد عن ذلك فشلت أيضاً عملية القيادة كما أسلفنا من قبل، ثم بعد إتخاذ القرار لابد أن ينفذ بعملية السيطرة على السيارة وإذا فشلت عملية السيطرة لعيب في السائق أو عيب في المركبة أو عيب الطريق وتصميمه أو عيب في رجل المرور فشلت عملية القيادة .

ومن هنا يمكن تلخيص عملية القيادة بالآتي

أستقبال بالعين والأذن للغة التخاطب المروري وله وقت محدد كما أسلفنا ثم إتخاذ القرار البشري وله أيضاً وقت محدد ثم السيطرة

ولابد ان يكون لها وقت محدد لذا فإن صلاح لغة التخاطب  
المرورية من اهم العمليات التي يبنى عليها نجاح عملية القيادة .

وكانت اول لغة للتخاطب المروري ظهرت في العالم عند اختراع  
السيارة البخارية البدائية في انجلترا كان علما احمر اللون بحملة  
احد الاشخاص ويسير امام المركبة البخارية البدائية بمسافة كافية  
ليحذر الناس من ان المركبة آتية خلفه وانها محدودة المناورة  
والتحكم ليفسح لها الناس الطريق ويحذروهم منها عند رؤية العلم  
الاحمر وكان هذا هو أول قانون في العالم للمرور وكان يسمى  
قانون العلم الاحمر، ثم تطورت القوانين المحلية والمعاهدات  
الدولية مع تطور السيارة فأصبح لكل دولة قانون محلي للمرور  
يحكم هذه العلاقة يتناسب مع تطور السيارة والطريق والبشر، ثم  
وجدت الحاجة لقانون دولي للمرور يحكم علاقة السيارة  
والطريق والبشر عند مرور السيارة في أكثر من بلد لها قانون  
محلي. وأول الإتفاقيات الدولية في هذا الشأن هي إتفاقية طوكيو  
١٩٠٥ انتهاء بإتفاقية جنيف وفيينا الثانية وتعديلاتها وملحقاتها  
سنة ١٩٦٨ والتي قسمت لغة التخاطب المرورية الى ثلاثة أقسام  
والتي سنتولى شرحها فيما يلي .

## أقسام لغة التخاطب المرورية

قسمت الإتفاقيات الدولية التي اشرنا اليها سالفاً لغة التخاطب المرورية إلى ثلاثة أقسام سوف نفضلها وألزمنا بها جميع الدول الموقعة على هذه المعاهدات والإتفاقيات ومنها جمهورية مصر العربية وهذه الأقسام هي :-

القسم الأول :- لغة التخاطب المروري ما بين رجل المرور ومستخدم الطريق وكلما كانت المسافة كبيرة بين رجل المرور ومستخدم الطريق تكون الوسيلة الأنوار المرورية، ثم إذا اقتربت المسافة بينها تكون العلامات الدولية والخطوط الأرضية، ثم إذا اقتربت المسافة أكثر تكون إشارات رجل المرور اليدوية، ثم يليها الصوت ثم يليها الكلام وسوف نفضل ذلك فيما بعد.

القسم الثاني :- لغة التخاطب المرورية بين مستخدم الطريق وبعضه، وهي بين السيارات وإذا كانت المسافة كبيرة تكون الأنوار المرورية الخاصة بالسيارة، وإذا اقتربت المسافة تكون الإشارات اليدوية لقائد السيارة، ثم إذا اقتربت المسافة يكون التنبيه بألة التنبيه أي الصوت ثم الكلام، ونرجوا الإيتحول هذا الكلام للسائق إلى إنشغال عن القيادة أو يؤدي إلى غضب الطريق وقد تكونت فرق في البلاد الأجنبية لمقاومة غضب الطريق وسوف نفضل ذلك فيما بعد.

القسم الثالث :- لغة التخاطب بين مستخدم الطريق عودة إلى رجل المرور مرة أخرى .

وهذه العلامات اشارية تكون بين مستخدم الطريق ورجل المرور إذا بعدت المسافة بينهما كما في حالة وجود رجل المرور بالطائرة العمودية أو إذا بعدت المسافة بينهما على الأرض .



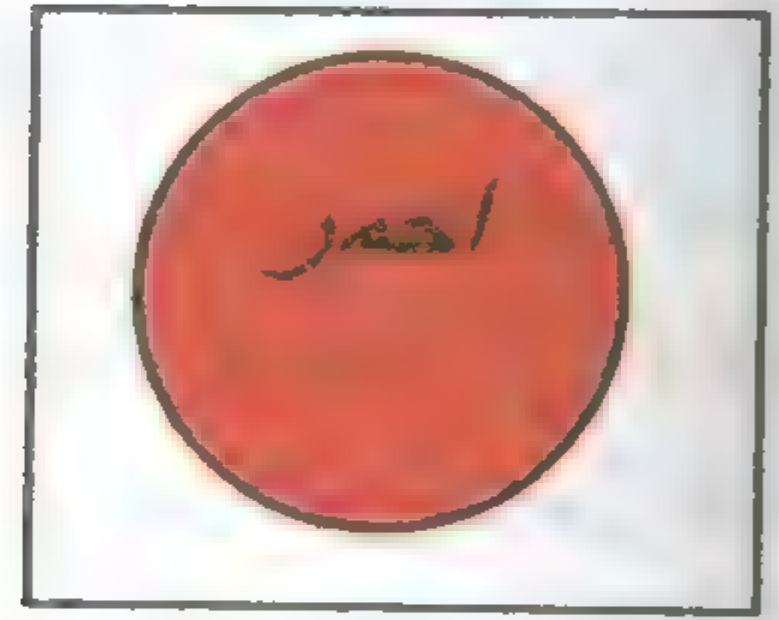
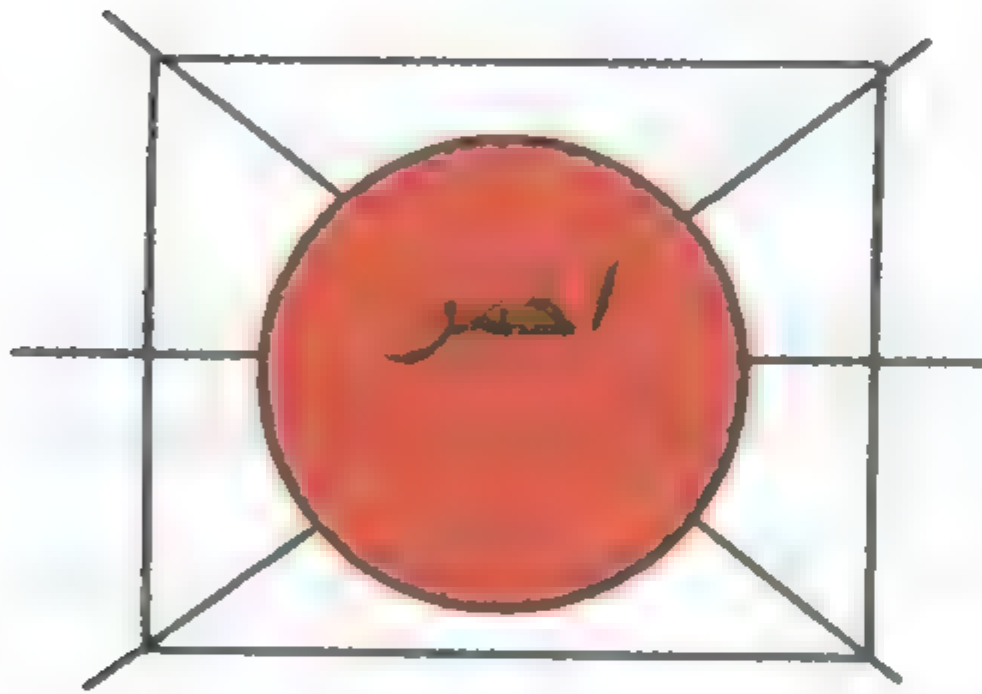
لغة التخاطب المروري بين رجل المرور ومستخدم الطريق  
القسم الأول

يبدأ هذا القسم عندما يكون المسافة بين مستخدم الطريق ورجل  
المرور كبيرة

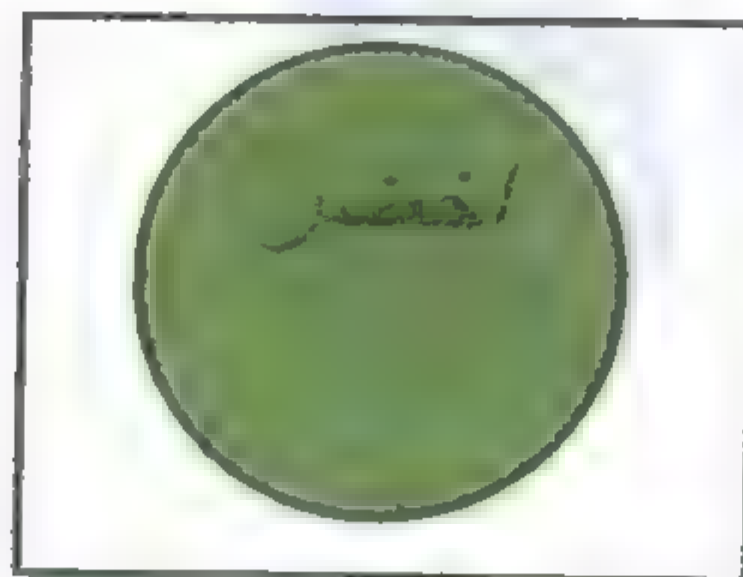
أضواء إشارات المرور

تعني أضواء إشارات المرور ما يلي:-

الضوء الأحمر يعني (قف) حتى يظهر اللون الأخضر. يعني  
الضوء الأحمر المتقطع نفس معنى إشارة (قف)، لكن بعد  
الوقوف تحرك بشكل مأمون مراعيًا قواعد أفضلية المرور.

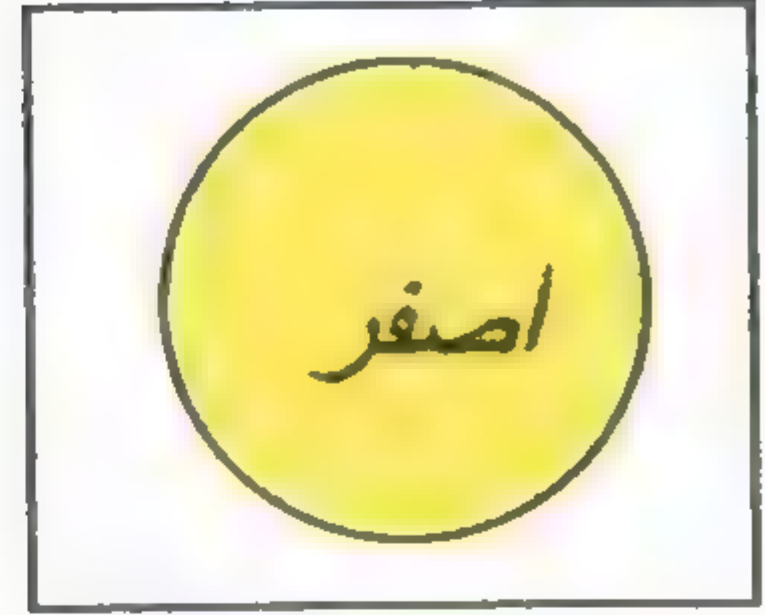
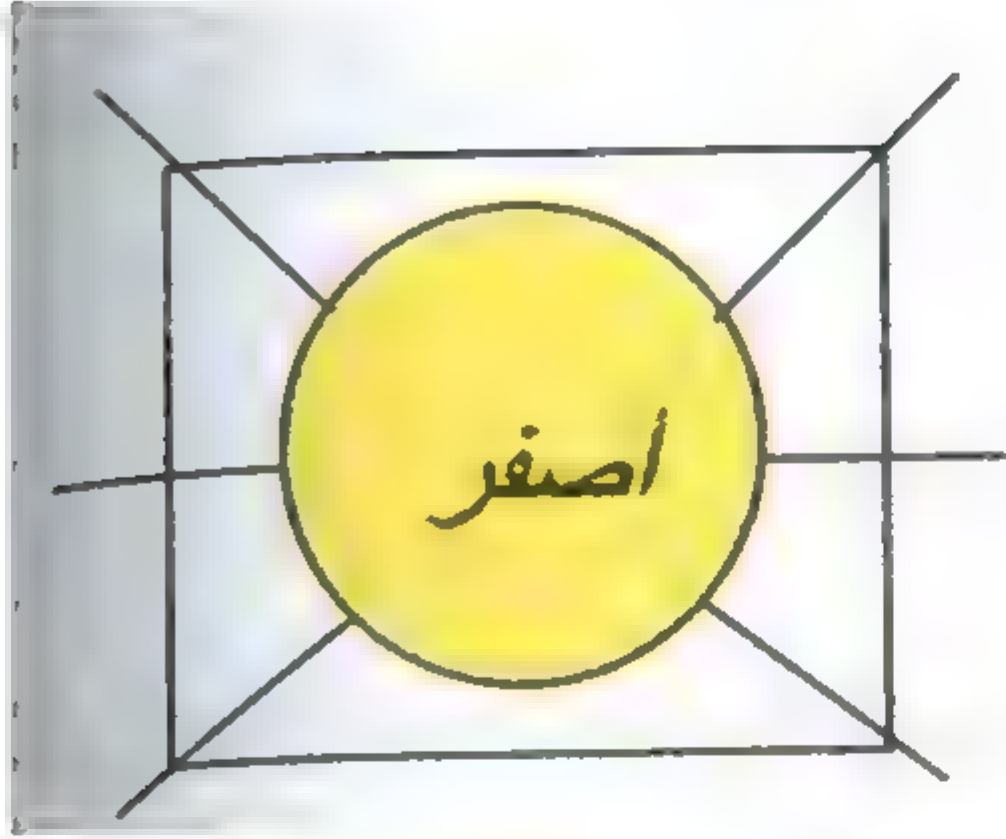


يعني الضوء الأخضر (تحرك) لكنه يجب عليك الانتباه لجميع  
المركبات المشاة الباقين في نقطة التقاطع وقبل أن تتحرك تأكد من  
وقوف جميع المركبات في الاتجاه المضاد قبل دخولك التقاطع.



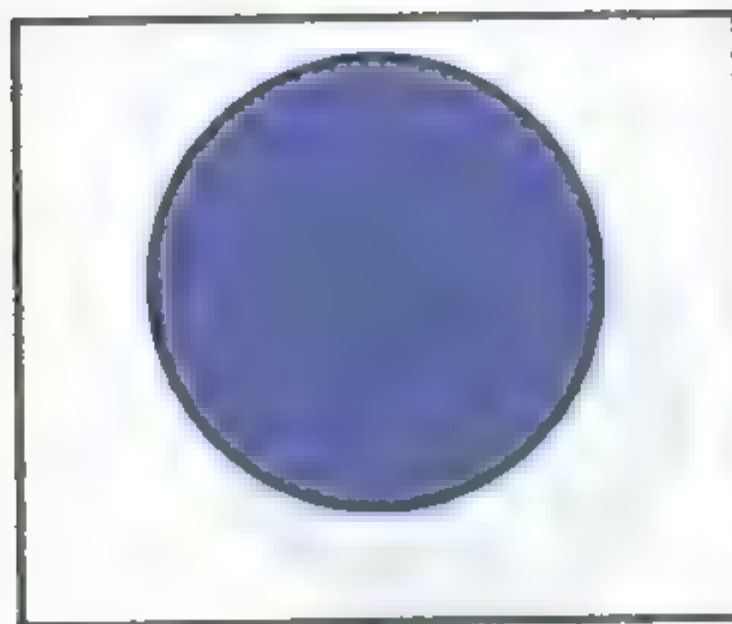
ينبهك الضوء الأصفر إلى أن الضوء الأحمر على وشك الظهور،  
وعند رؤية الضوء الأصفر يتوجب عليك التهيؤ للوقوف.

يعتبر اللون الأصفر (المتقطع) تحذيراً من خطر . و من ثم خفف السرعة وكن متيقظاً.



هذا ويعنى السهم الأخضر المضاء منفرداً أو مع ضوء احمر أو اصفر بأنه يجوز لك الإنعطاف حسب ما يشير إليه السهم الأخضر ، غير انه يجب عليك إعطاء أولوية المرور للمشاة والمركبات حسب ما تسمح به الأضواء، أن السهم الأخضر الذي يشير إلى اليسار يسمح لك بالإنعطاف إلى اليسار بشكل مأمون ، ويتم إيقاف المركبات القادمة بواسطة الضوء الأحمر طالما كان السهم الأخضر مضاء. إذا استبدل السهم الأخضر بضوء احمر ( متقطع ) وعند رؤية الضوء الأحمر قف أو خفف السرعة ، وإلتمس جانب الحذر عند الضوء الأصفر ثم تحرك حسب ما يسمح به السهم الأخضر إذا كان ذلك مأموناً لك ولغيرك.

توجد أضواء (أعبر) وأضواء (أنتظر) للمشاة عند بعض المعابر، ويجب على السائقين إعطاء أفضلية المرور للمشاة عندما يظهر ضوء (أعبر)



ازرق



وهناك ضوءاً آخر أضيف عالمياً في بعض البلدان للإشارة الضوئية ألا وهو الضوء الأزرق. ومطلوب من قائدي السيارات عند رؤية الضوء الأزرق إيقاف موتور السيارة للأسباب الآتية:



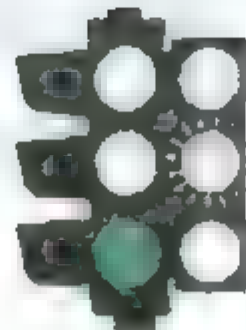
- ١ - وفر في الوقود حيث أن زمن التوقف قد بدء.
  - ٢ - عدم استهلاك الموتور بالسيارة بدون معنى (العمر الافتراضي للموتور).
  - ٣ - المساهمة في تخفيض الضوضاء ( وأول من يتأثر بها هو السائق نفسه ).
  - ٤ - المساهمة في تخفيض التلوث بالمدينة ( وأول من يتأثر بها هو السائق نفسه ).
- وعند اختفاء الضوء الأزرق مطلوب من قائدي السيارات إدارة المحرك مرة أخرى ثم التعامل مع بقية أضواء إشارات المرور. ويمكن تلخيص ذلك فيما يلي :



إشارة يمكن استخدامها.



إشارة يمكن استخدامها في بعض الحالات كإشارة خروج.



هذا وضع شاذ ولا يمكن استخدامه ويجب أن تكون إشارة خروج فقط.

- (أ) الإضاءة غير المتقطعة (المستمرة) :
- ١ - النور الأخضر : يعني استمرار أو سير المركبات



٢- النور الأحمر : يعنى وجوب وقوف المركبات وعدم تجاوزها لحد الوقوف أو الخط الذي يكون فى مستوى عمود الإشارة الضوئية أو عدم تخطيها لمنطقة عبور المشاة .

٣- النور البرتقالى : ويظهر بعد النور الأخضر مباشرة أو فى نفس الوقت مع النور الأحمر ويعنى أنه على المركبة التوقف وعدم تجاوز خط الوقوف أو الخط الذي فى مستوى عمود الإشارة الضوئية أو تخطى منطقة عبور المشاة وفى حالة عدم إمكان التوقف بأمان فللمركبة أن تستمر فى السير .  
(ب) الإضاءة المتقطعة :

١ - النور الأحمر : وجوب التوقف عند خط الوقوف أو فى مستوى عمود الإشارة الضوئية أو عدم تخطى منطقة عبور المشاة أو عدم تجاوز التقاطعات التى على مستوى واحد مع الخطوط الحديدية أو مداخل الكبارى المتحركة أو لإيقاف حركة المرور لإفساح الطريق أمام سيارات الطوارئ .

٢ - النور البرتقالى : ويعنى السماح لقائدى المركبات بالاستمرار فى حركتهم مع توخى الحرص والحذر الشديدين . ويكون ترتيب أنوار الإشارات الضوئية كالآتى :-

إذا كانت فى وضع رأسى يكون الترتيب ( أحمر - برتقالى - أخضر ) ويجوز تزويد الإشارات بعدسات ذات أسهم خضراء تشير إلى اتجاهات المرور التى تدل عليها الإشارة إذا كانت فى وضع أفقى يكون النور الأخضر على اليمين بالنسبة إلى اتجاه حركة المرور .

-الإشارات الضوئية المخصصة لتنظيم عبور المشاة:

(أ) الإضاءة غير المتقطعة ( المستمرة ) :

١- النور الأخضر: يعنى السماح للمشاة بعبور الطريق

٢- النور الأحمر : يعنى خط عبور الطريق على المشاة ويمكن .

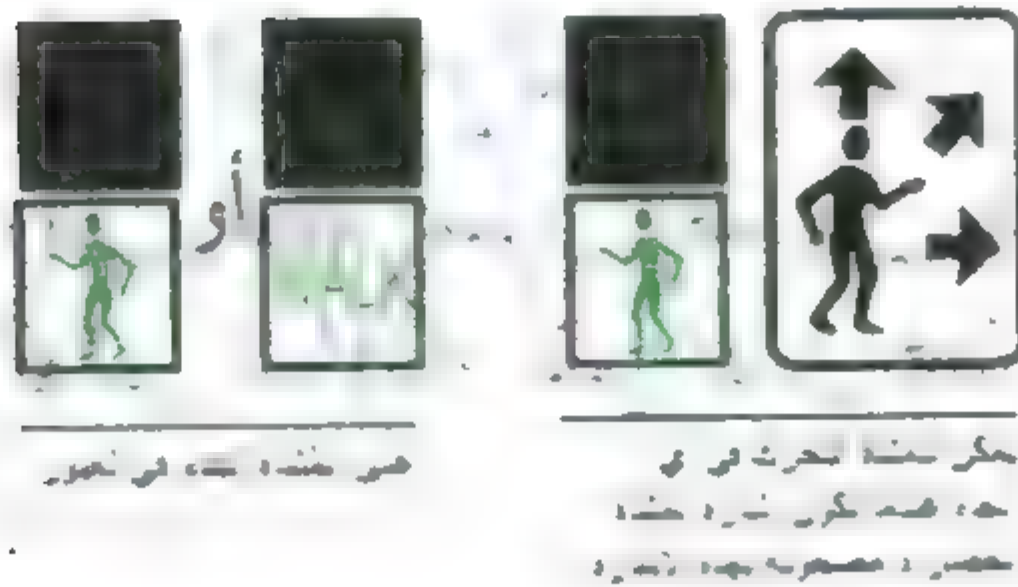
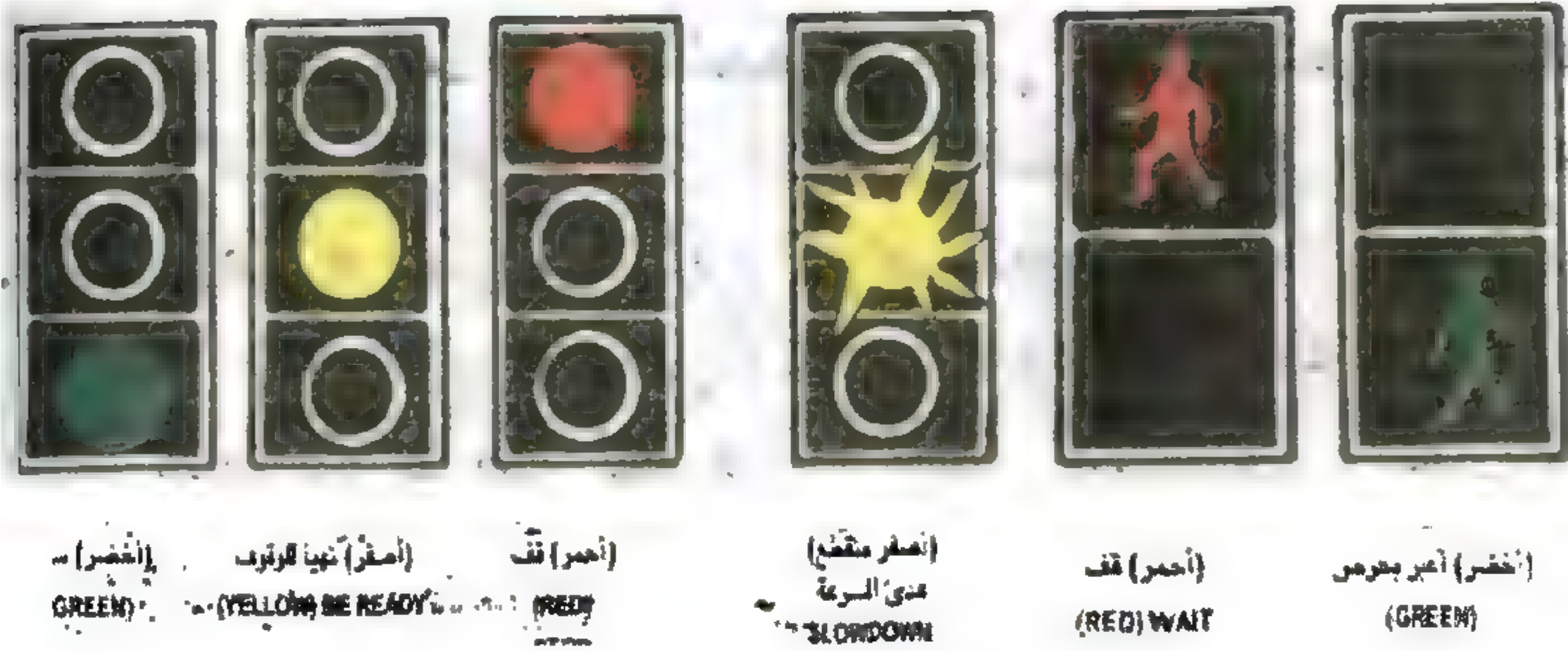
استخدام النور البرتقالى للدلالة على نفس هذا المعنى

(ب) الإضاءة المتقطعة :

١- النور الأخضر يظهر عند قرب انتهاء النور الأخضر المشار إليه تحت (١) من (أ) في الفقرة السابقة المحددة لعبور المشاة لحث العابرين على سرعة العبور.

٢- النور البرتقالي : وتزود به أماكن عبور المشاة في غير التقاطعات وتكون أولوية المرور في هذه المناطق للمشاة.

الإشارات الضوئية المخصصة لمزلقانات السكك الحديدية تستخدم النور الأحمر المتقطع للدلالة على قرب وصول المركبة الحديدية وأمر قائد المركبات الأخرى بعدم المرور على مزلقانات السكك الحديدية المفتوحة وقد تزود هذه الإشارات بأجراس للتنبيه عند قدوم القطارات.





## الإشارات الخاصة بمزلاقات السكة الحديد:



إشارات التوقف



توقف في حثّة وميض الضوء الأحمر



تسرع الطريق عند العبور، ولكن مستعداً لتوقف.



تصادم مع سكة حديد.



تصادم مع سكة حديد به إشارة



إشارة - سوط

ثم إذا إقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب المرورية بواسطة العلامات الدولية والخطوط الأرضية.

## علامات المرور الدولية

تكون علامات المرور الدولية وفقاً لما هو آتي :  
الإلمام الكامل بعلامات المرور وما ترمي إليه هو ضرورة  
لإستكمال فهم السائق للغة الطريق التي تضمن السلامة له و  
للآخرين ، وعلى كل قائد سيارة ان يكون قادراً على تمييز هذه  
العلامات والإلتزام بها ، حيث ان هذه العلامات لا تحتاج الي قراءة  
او لغة معينة ولكنها هي رموز مطلوب من قائد السيارة ان يفهم  
تلك الرموز ومدلول كل رمز حيث اغفاله لذلك يشكل خطورة له  
قبل ان تكون مخالفة لنظام المرور.

- أقسام علامات المرور تبعاً لوظيفتها ومدلولها وسوف نبين أمثلة  
منها فقط فيما يلي وذلك لأنها كثيرة جداً وإذا أردت المزيد فعليك  
بالرجوع الى مؤلفنا في الجزء الاول من سلسلة إقرأ المرورية (تعلم  
القيادة).

### أولاً: العلامات التحذيرية:

وتكون على شكل مثلث متساوي الأضلاع، إبطاره احمر اللون  
والأرضية بيضاء والرمز باللون الأسود. ولا بد أن توضع هذه  
العلامة قبل المكان المراد التحذير عنه بمسافة تسمح بإستقبال  
المعلومة التحذيرية واتخاذ القرار ثم السيطرة على السيارة، وهي  
غير محاسب عليها من قبل رجال المرور. وقد جاءت شكل هذه  
العلامة من الحرف الأول من الكلمة الانجليزية لكلمة تحذير وهي  
(warning) حيث أن باطن حرف (w) هو مثلث هذه العلامة  
وإليك بعض العلامات التحذيرية الهامة حسب ما نصت عليه  
الاتفاقات الدولية المنظمة لذلك مرقمة حسبما هو مبين أسفل كل  
شكل:



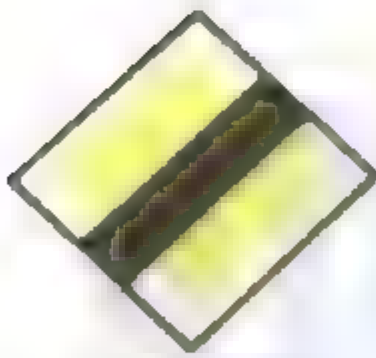


مخبر مسار  
LEFT TURN

ثانيا: إشارات التنظيمية:

وهي التي يقصد بها إبلاغ مستخدمي الطريق ببعض القيود او  
والممنوعات التي يجب أن يستجيب لها أثناء القيادة وتنقسم إلى  
١- علامة الأولوية :

ويقصد بها بعض الأولويات عن بعض الأجواء على الطريق  
وتبين القواعد الخاصة ببعض الأولويات في التقاطعات  
والأجزاء الضيقة من الطريق او تفيد أمر قائد المركبة بضرورة  
التوقف عند العلامة وعدم التحرك مرة ثانية إلا بعد التأكد من  
استطاعة ذلك بدون أي خطر وهي:



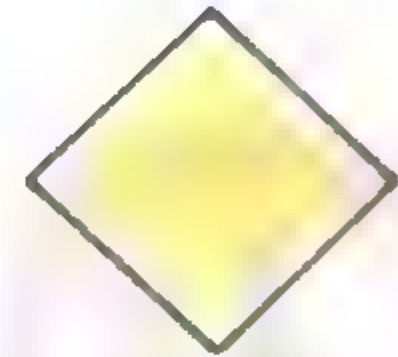
أولوية المرور



لعمارة طريق له أولوية



الأولوية لعمارة



أولوية المرور

## ٢ - علامة المنع:

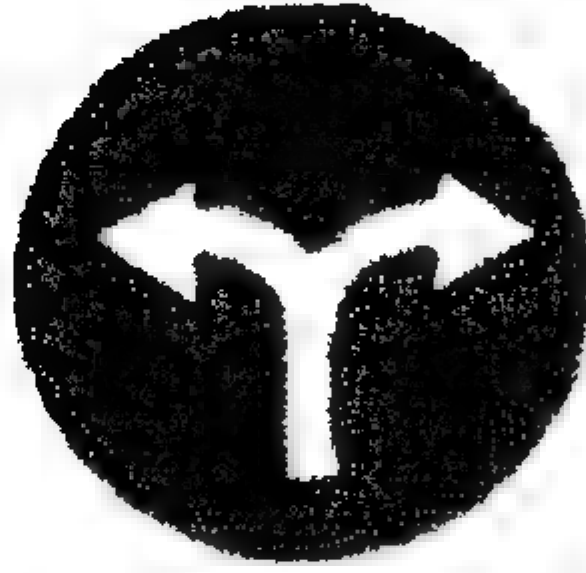
وهي علامة دائرية الشكل حمراء الإطار بيضاء الأرضية والرمز أو الكتابة بالأسود وتستعمل لمنع مستعملي الطريق من القيام بأعمال معينة أو إلزامهم بالقيام بأعمال أخرى يقتضيها نظام المرور وهي .



### ٣ - علامة الإجبار أو الإلزام:

وتكون على شكل دائرة أرضيتها زرقاء اللون والكتابة أو الرمز باللون الأبيض .

وهذه العلامات جاء شكلها من بداية الكلمة الإنجليزية وهي organizing وهي بمعنى تنظيم، لذا جاءت هذه العلامات على شكل دائرة. وهذه العلامات توضع في نفس المكان المراد إتيان المعلومة التنظيمية مباشرة. وهي محاسب عليها من قبل رجال المرور وتستعمل لمنع مستعملي الطريق من القيام بأعمال معينة أو إلزامهم بأعمال أخرى يقتضيها نظام المرور .



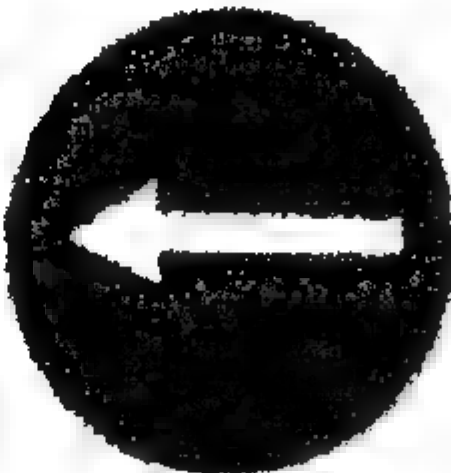
أمامك دوران إجباري كلي أو البعير  
TURN RIGHT OR LEFT  
MANDATORY



أمامك إتجاه إجباري اليمين  
TURN RIGHT MANDATORY



أمامك إتجاه إجباري الشمال  
MANDATORY TURN LEFT



إلزام البعير  
KEEP LEFT



إجبار إجباري للأمام  
GO STRAIGHT MANDATORY

ثالثاً: العلامات الإرشادية (الإعلامية):

وهي التي تزود مستخدمي الطريق بما يفيدهم من معلومات ونصائح يحسن الإستفادة بها. وتكون على شكل مربع أو مستطيل أزرق اللون ذو كتابة أو رموز بيضاء أو سوداء أو حمراء. ولا بد أن توضع قبل المكان المراد الإرشاد عنه بمسافة تسمح بإستقبال المعلومة الإرشادية وإتخاذ القرار والسيطرة على السيارة للإستفادة من المعلومة. وهذه العلامة غير محاسب عليها من قبل رجال المرور .

هذا النوع من العلامات ( اللافتات ) يستخدم لإرشاد مستخدمي الطريق ومدهم بالمعلومات التي هم في حاجة إليها على الطريق وأهمها:

أ- علامات الإتجاه :

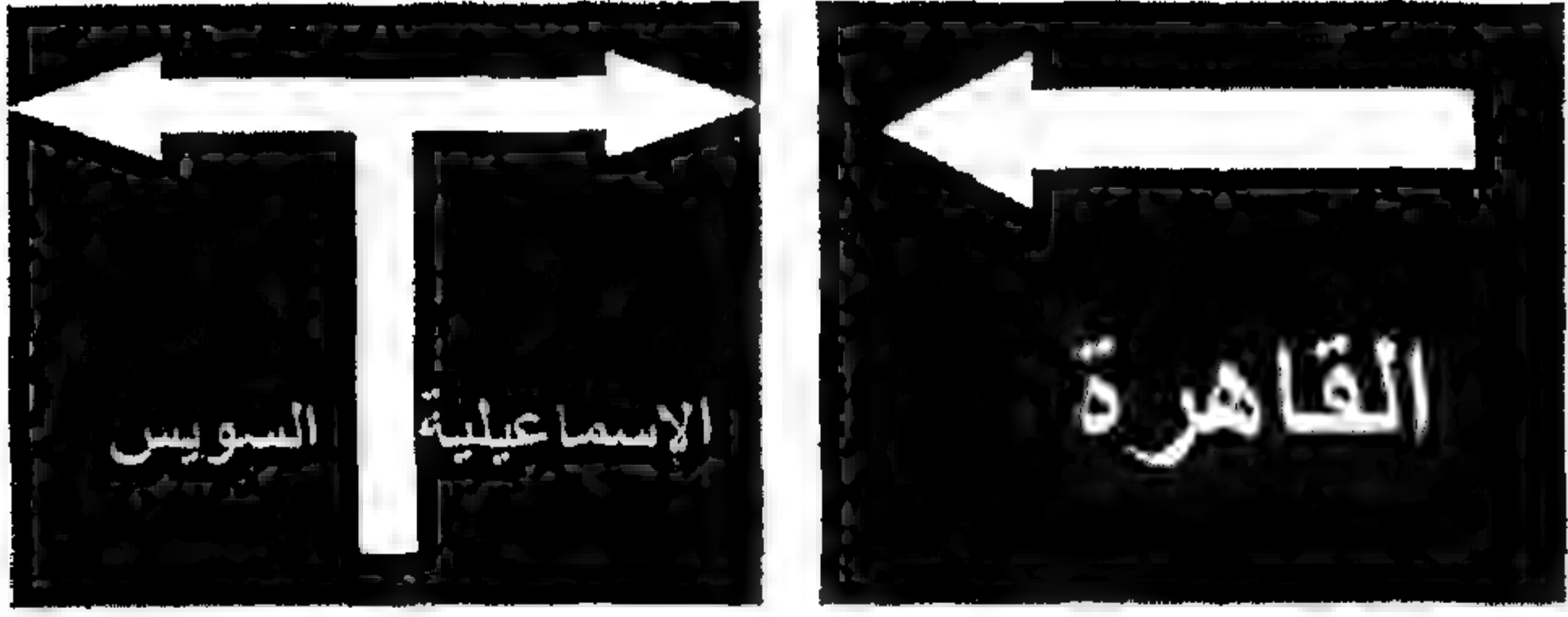
هذه العلامة توضع عند ملتقى الطريق لتبين لنا ما ينتهي ويوصل إليه كل طريق.



ب- علامات تعريف الأماكن :

وهذه العلامات توضع عند مدخل كل بلدة لتوضح لمستخدمي الطريق المكان ( المدينة أو البلدة ) باللون الأبيض ، وهذه العلامات لا تعني مجرد الإشارة إلى اسم البلدة ، بل تعني أموراً أخرى يجب على السائق مراعاتها ووضعها موضع الإهتمام.

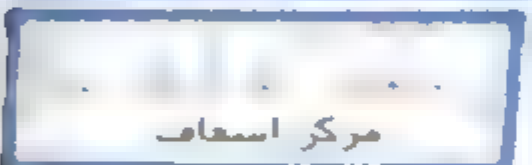
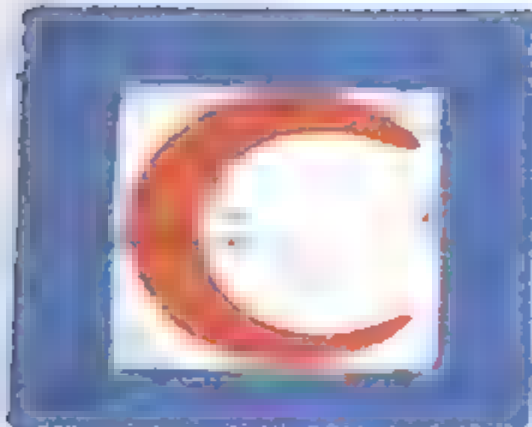




ج - علامات تقدم معلومات مفيدة لقائدي السيارات :  
علامات توضح طريق ذو اتجاه واحد ، طريق مسدود ،  
مستشفى ، هاتف ، محطة بنزين ، موقف أتوبيس ، مركز  
إسعاف ، مطعم ، مركز إصلاح .  
وقد جاء شكل العلامات الإرشادية من الأحرف الأولى للكلمة  
الإنجليزية إرشادية وهي :



مركز الإسعاف  
مركز الخدمات



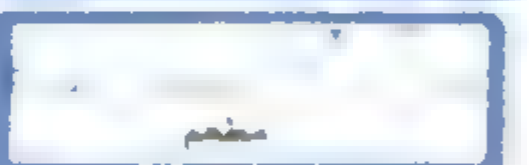
مركز الإسعاف  
FIRST AID STATION



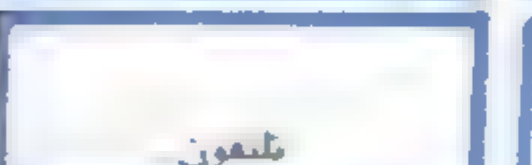
مركز للإصلاح  
MECHANICAL AND  
SERVICE STATION



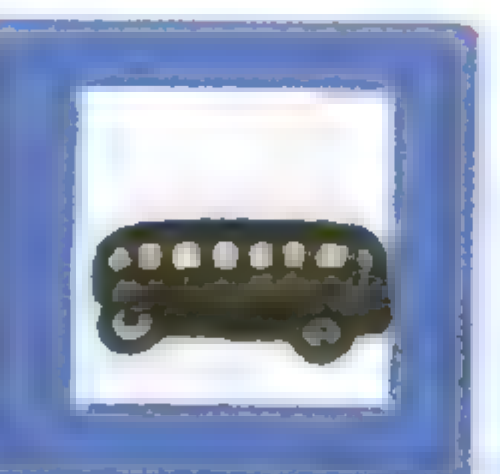
محطة وقود  
GASOLINE STATION



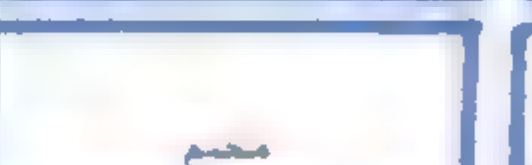
مطعم  
RESTAURANT



هاتفون  
TELEPHONE STATION



موقف (أوتوبس)  
AUTOBUS STOP



مخيم  
CAMPING SITE



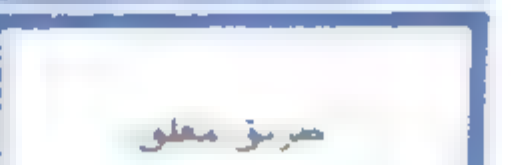
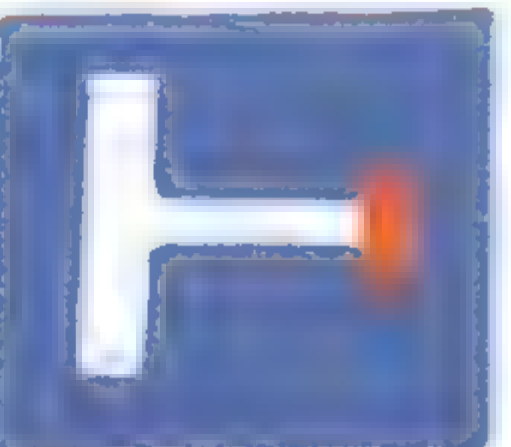
مخيم للشباب  
YOUTH HOSTELS



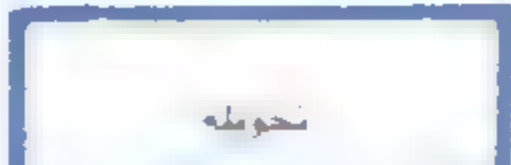
موقف سيارات  
PARKING



مستشفى  
HOSPITAL



ممنوع مغلو  
NO THROUGH ROAD



تحويله  
DETOUR



## والأرقام الدولية للحمولات المشتعلة والخطرة هي



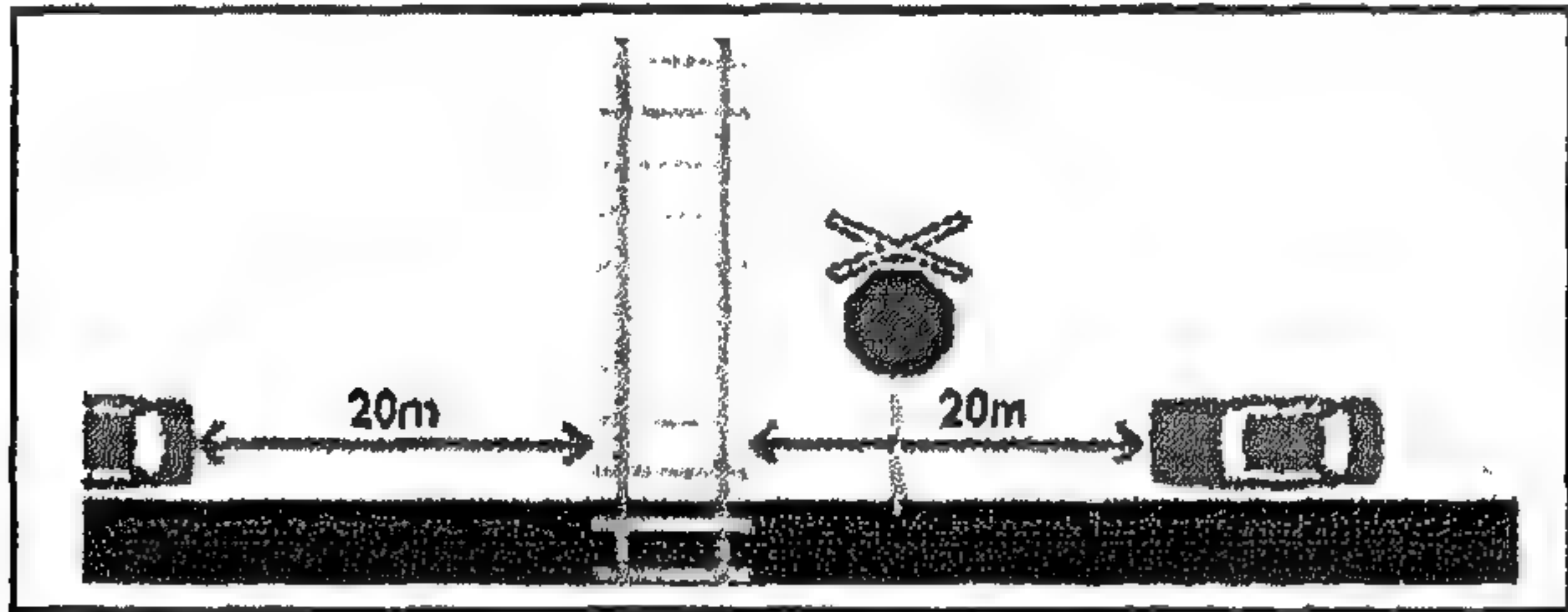
رابعاً: علامات الوقوف والإنتظار :  
وهي العلامات التي تحدد أماكن الوقوف أو الإنتظار أو الإثنين معا  
أو في أيام معينة دون غيرها أو لفترة محددة أو غير محددة أو  
بأجر أو بدون أجر، وغالبا ما تكون بالكتابة أو برسم مستطيل على



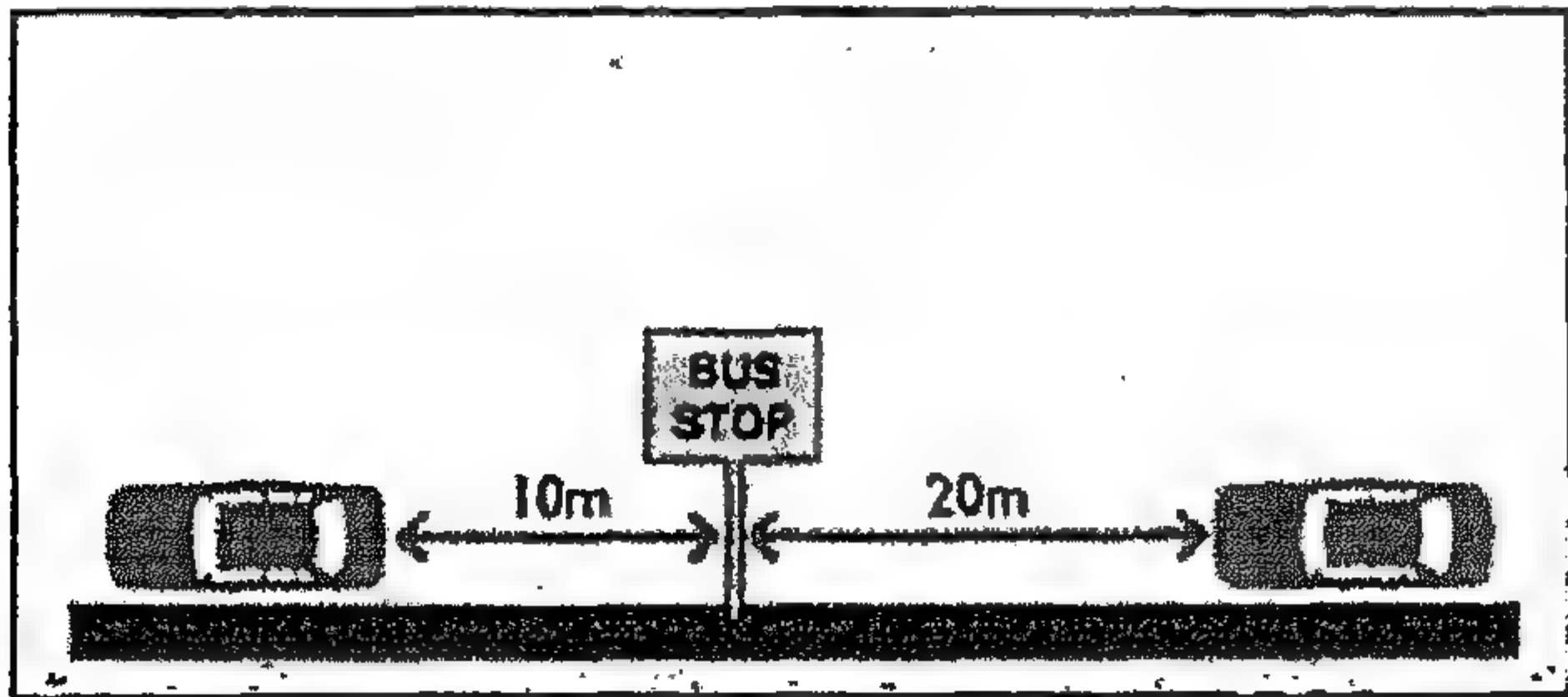
الأرض يبين وضع السيارة عند الإنتظار هل هي موازية أو متعامدة أو مائلة على الرصيف. ولا بد أن تكون السيارة داخل مستطيل واحد ولا تأخذ أكثر من مستطيل والإعتبرت مخالفة للقانون . وهذه العلامات محاسب عليها من قبل رجال المرور .

وتكون جميع هذه العلامات طبقاً للأشكال المرفقة والمواصفات الواردة في الإتفاقية المشار إليها ولا يجوز تركيب أية لوحات أو إعلانات أو أجهزة من شأنها أن تؤدي إلى حدوث إرتباك مع مدلول علامات المرور أو أجهزة توجيه المرور الأخرى أو يكون من شأنها أن تجعل هذه العلامات أو الأجهزة أقل وضوحاً أو فاعلية.

ويحذر إلحاق أي ضرر بعلامات وأشارات وأجهزة توجيه المرور الأخرى أو تغيير معالمها أو مراكزها أو اتجاهها.



أماكن ومسافات الوقوف الآمنة عند مزلقانات السكة الحديد



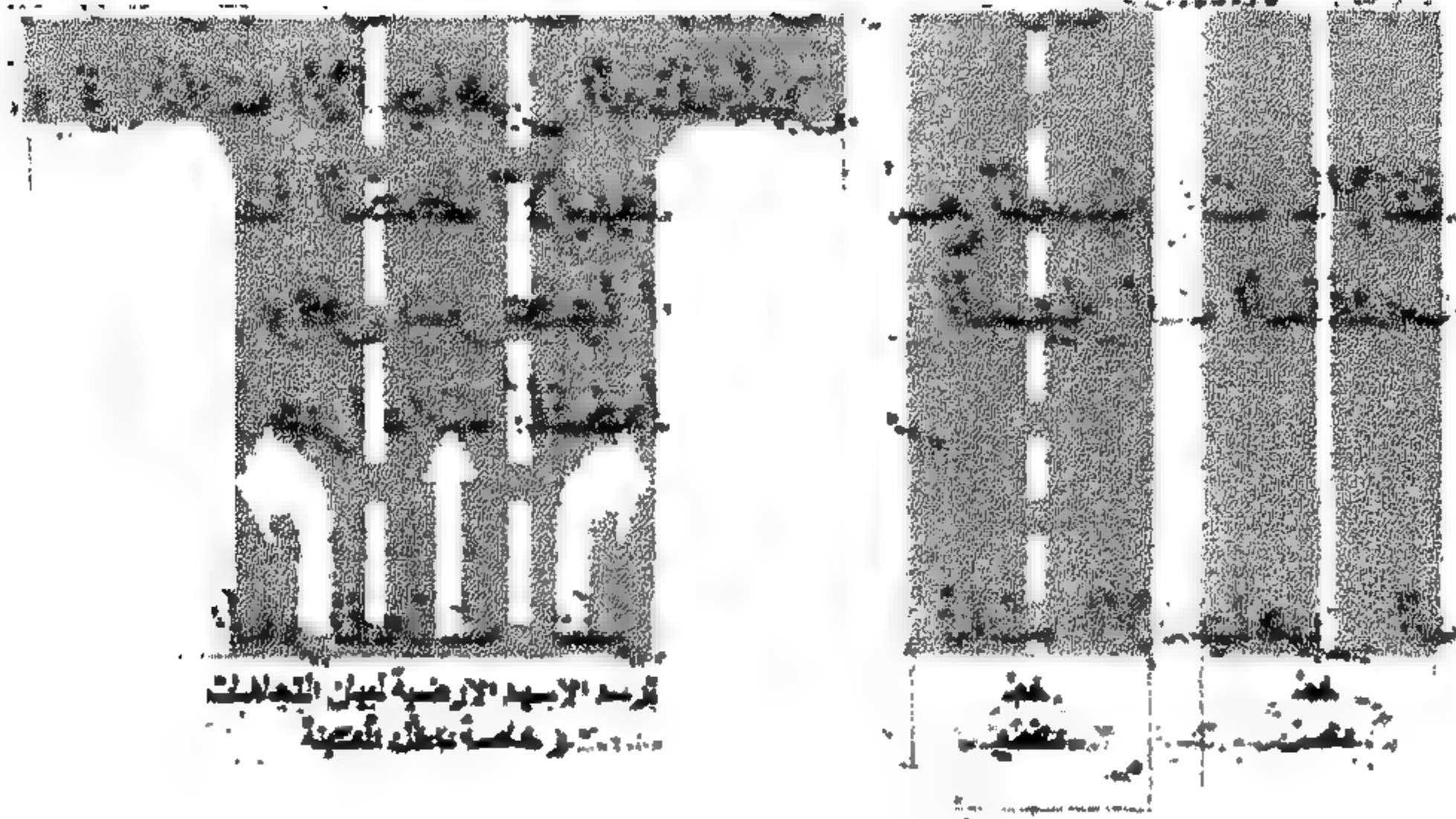
أماكن ومسافات الوقوف والإنتظار القانونية والآمنة عند محطات  
الأتوبيس



## العلامات الأرضية

تعريف العلامات الأرضية:-

الخطوط الأرضية البيضاء هي أحد أنواع علامات المرور ، ولكل منها مدلول خاص ، ويفرض وجودها على سائقي السيارات التزامات معينة وترسم هذه الخطوط لتنظيم المرور على سطح الطريق .



### \* الخط الأبيض المتصل :

يوجد وسط الطريق ويقسمه إلى حارتين واتصاله يعني عدم السماح للسيارات بتخطيه على أي نحو للانتقال إلى الحارة الأخرى أي أن تجاوز السيارات المتقدمة في المنطقة التي يوجد بها يكون ممنوعاً قطعياً . ويوضع هذا الخط الأبيض المتصل قبل أماكن الدوران وتقاطع الطرق وفي المنحنيات وفي الطرق غير المستوية وفوق الجسور وتحت الأنفاق أي المناطق التي يحظر الانتقال والتجاوز فيها .

### \* الخط الأبيض المتقطع :

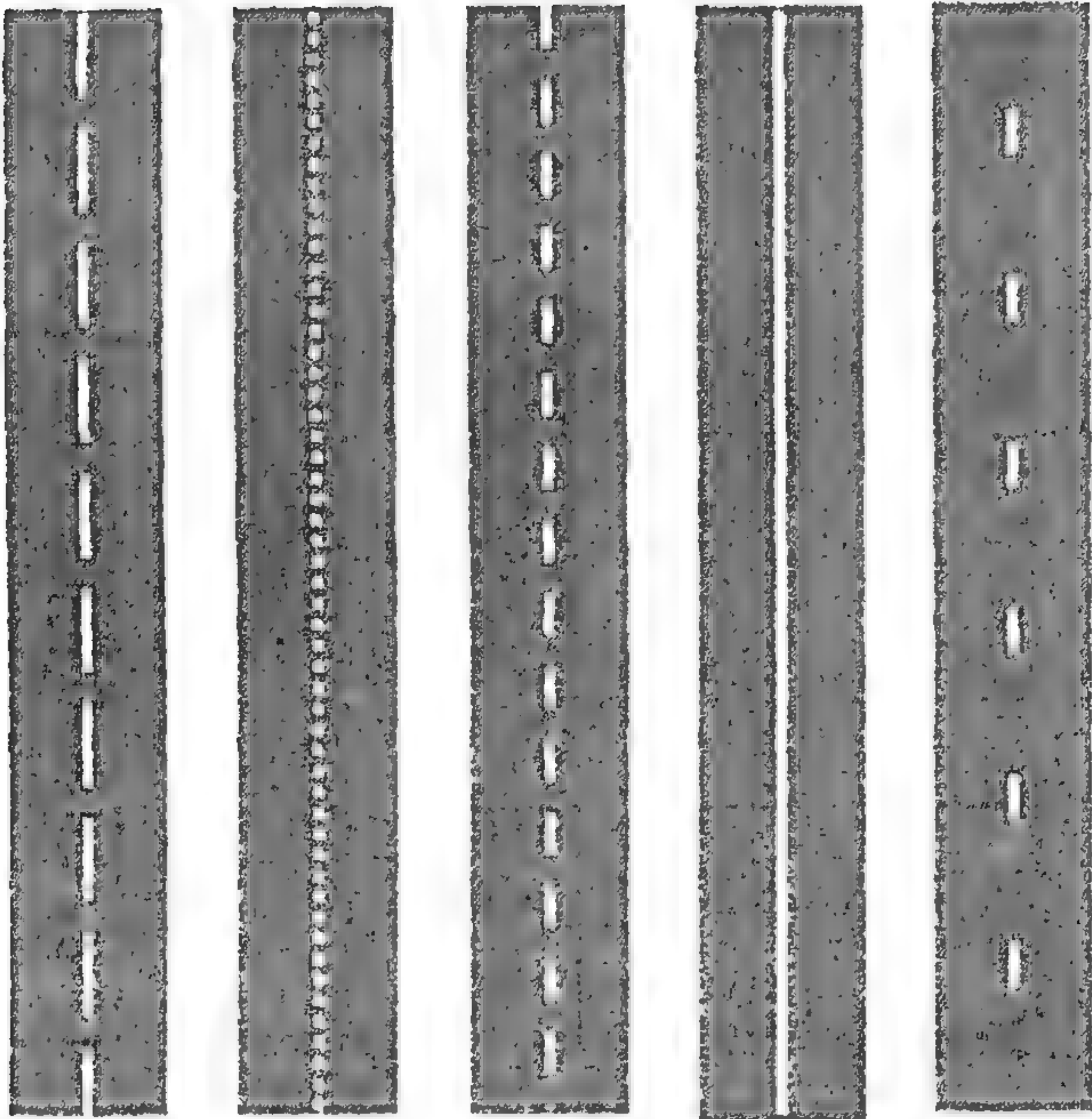
ويستعمل لتجزئة نهر الشارع إلى حارات تتوزع عليها السيارات في الطرق ذات الاتجاه الواحد حسب سرعتها أو حسب

أتجاهها بالقرب من أماكن الدوران والمفارق حسب اتجاه سيرها  
في الطرق ذات الاتجاهين المتقابلين.  
ويعني وجود هذا الخط الأبيض المتقطع للسيارات بالانتقال من  
حارة إلى أخرى وفق سرعتها أو لتجاوز السيارات المتقدمة عليها  
بعد اتخاذ بقية الإجراءات للتخطي السليم.  
\*الخطان المتجاوران :

ويستخدم عند المرتفعات على الطريق ذات الاتجاهين المتقابلين  
خطان متجاوران أحدهما متصل والآخر متقطع بحيث يكون الخط  
المتصل مجاورا لسائق السيارة المتجهة نحو الارتفاع والخط  
المتقطع مجاورا لسائق السيارة القادم منه. ذلك أن التخطي يكون  
ممنوعا مع الصعود إلى قمة المرتفع حيث أن باقي الطريق لا  
يُتَحَدَّثُ في مجال رؤية السائق ويكون التخطي في هذه الحالة غير  
جائز وفي حالة وجود الخطين المتجاورين يكون على سائق  
السيارة مراعاة مايلزمه به الخط القريب منه  
الإجراءات التالية لتخطي السيارة الأمامية :  
١- أن يكون هناك مجال كافٍ للرؤية.  
٢- أن تتأكد من خلو الطريق من السيارات القادمة والمغادرة.  
٣- أن يسمح من قبل السلطة المرورية في هذا المكان بالتجاوز،  
أي وجود خط أبيض متقطع وليس مستمر.  
٤- إعطاء الإشارة الضوئية واليدوية الدالة على التخطي.  
٥- زيادة السرعة والقيام بعملية التخطي.

٦- عند رؤية السيارة المتخطاه في المرآة العاكسة الداخلية لسيارة المتخطي يعطي الإشارة الضوئية الدالة على إتمام عملية التخطي، ثم تخفيض السرعة بحيث لا تقل عن سرعة السيارة المتخطاه بعض أنواع الخطوط الأرضية الطولية :

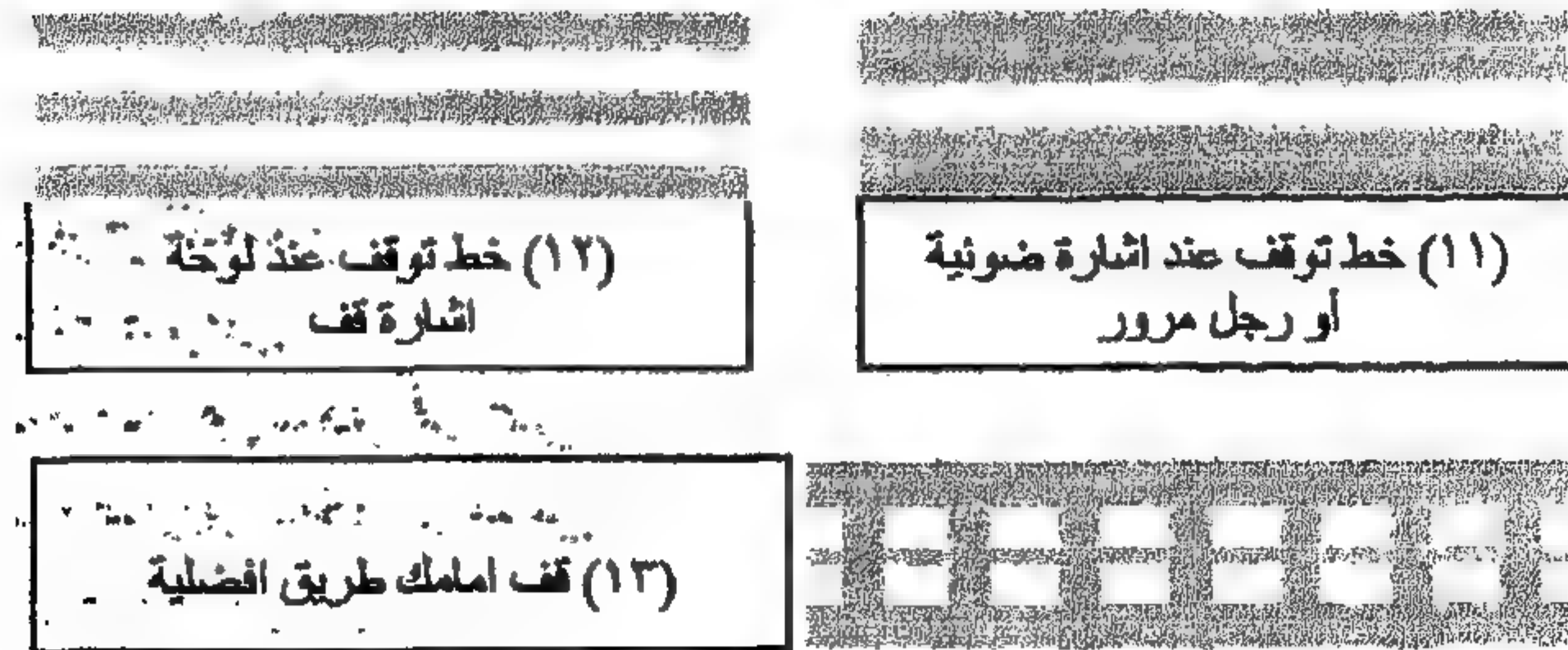
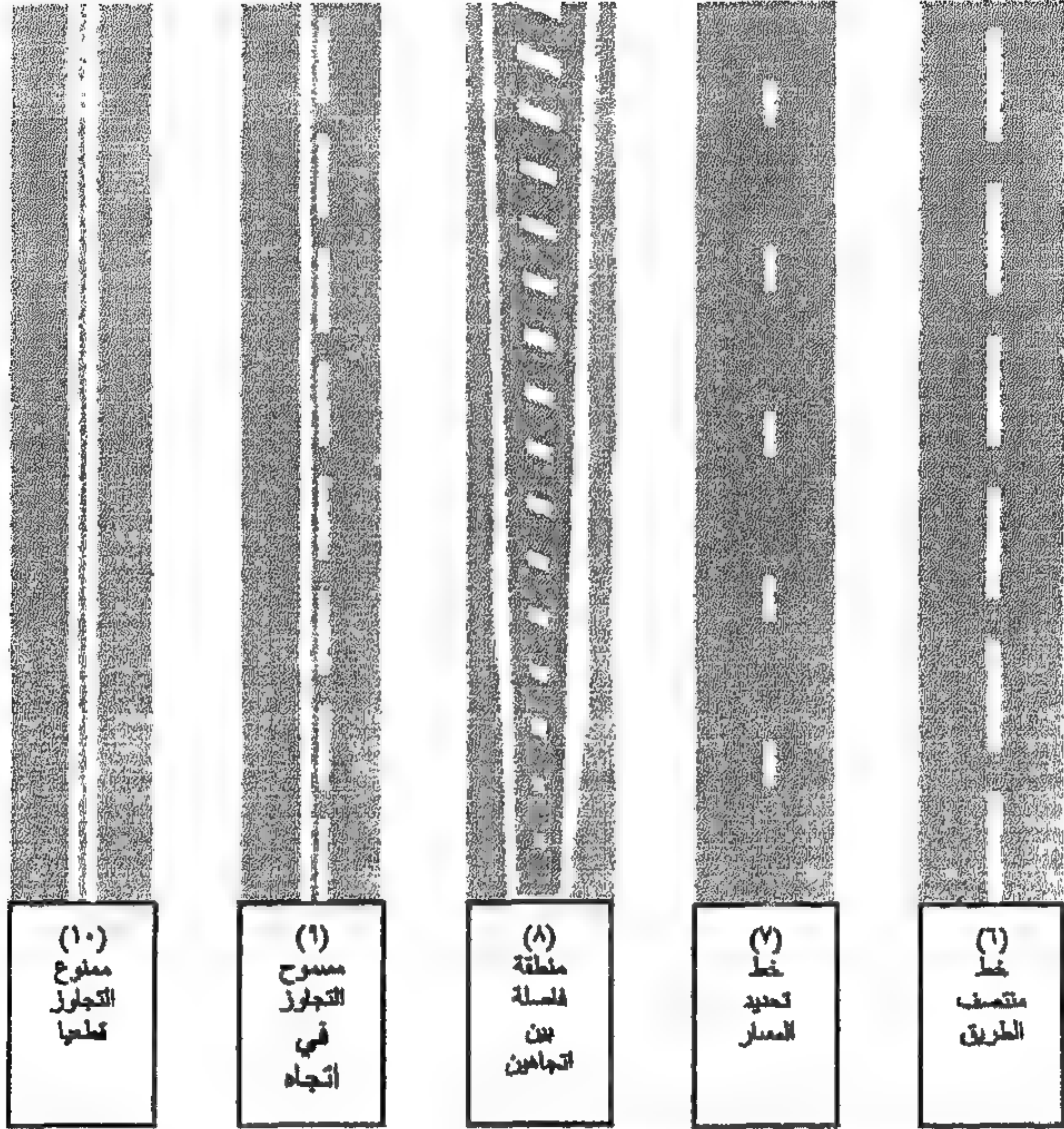
١ ٢ ٣ ٤ ٥



- ١- مسموح التجاوز.
- ٢- إنحناء طريق.
- ٣- التقاء طريق بأخر فرعي.
- ٤- التقاء طريق بأخر رئيسي.
- ٥- خطوط تحذيرية.



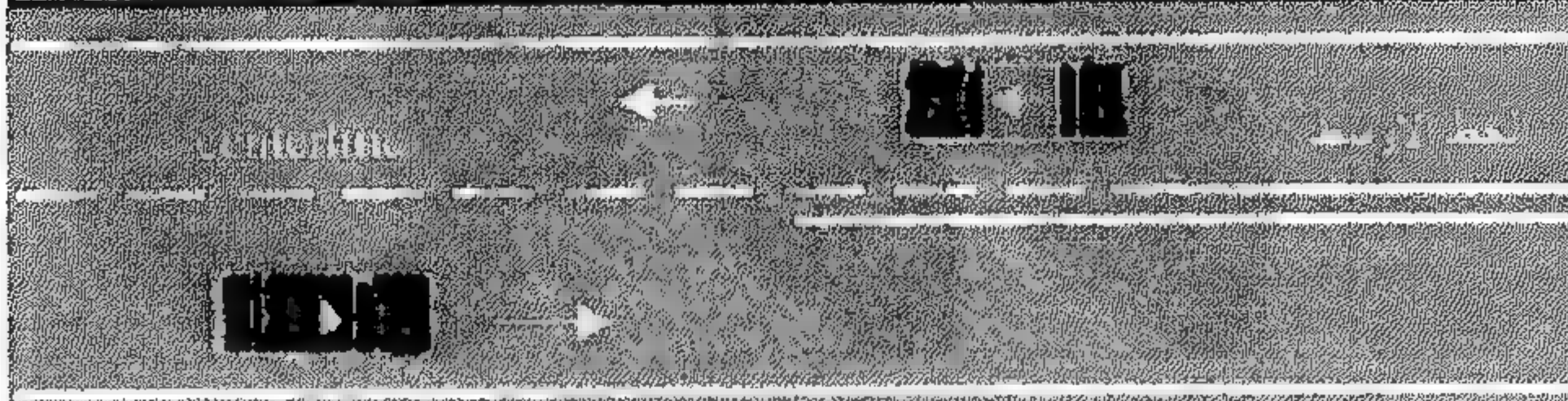
## انواع من الخطوط الارضية الطولية يليها العرضية



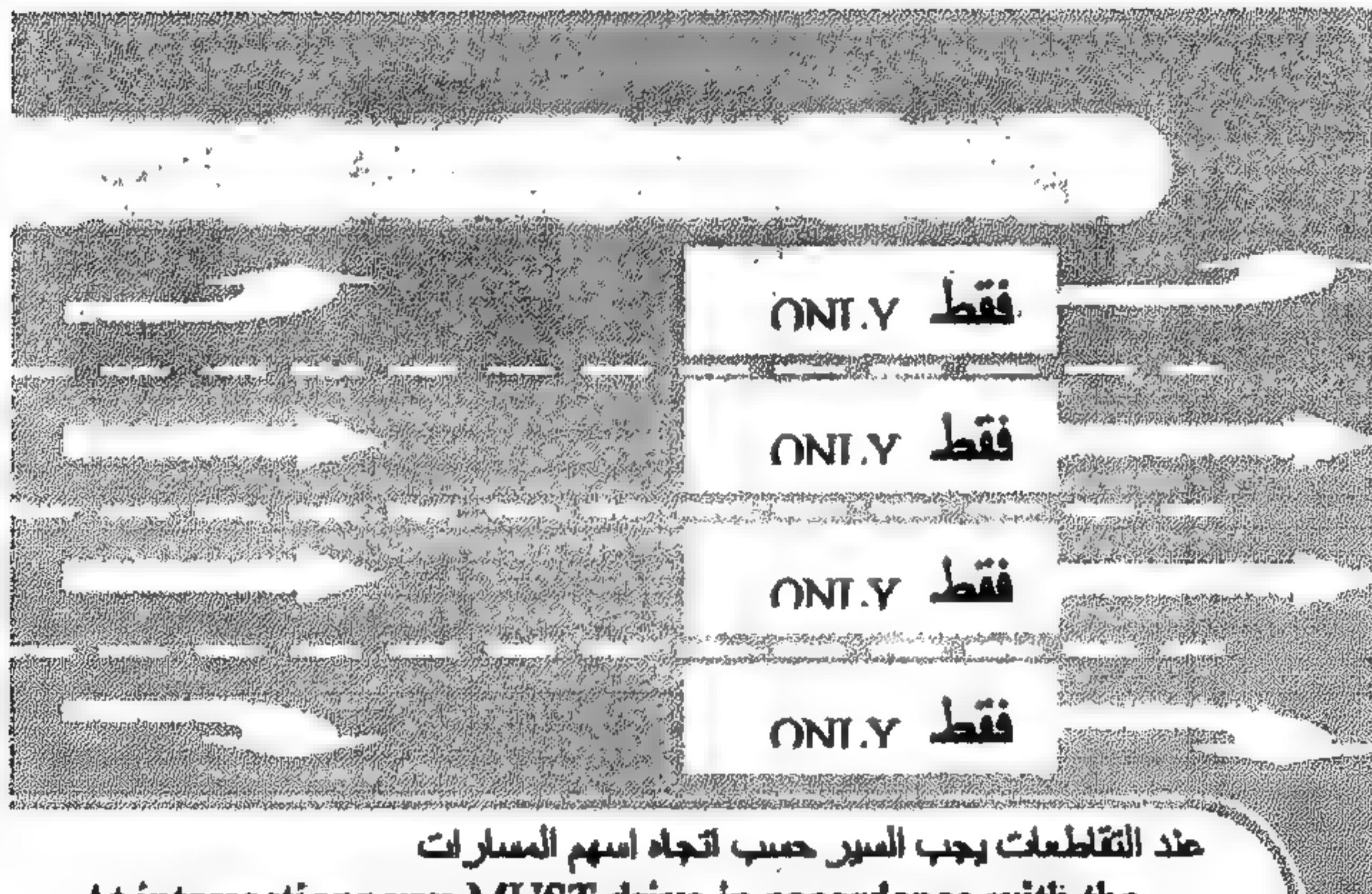


## كيفية الالتزام بالسير عند وجود مثل هذه الخطوط الطولية والاسهم والكتابة على الارض

التزم بالسير على يمين الخط الاوسط و يمكنك التجاوز اذا كان الطريق خاليا  
Keep to the right of the centerline  
-You may take over if the road is clear



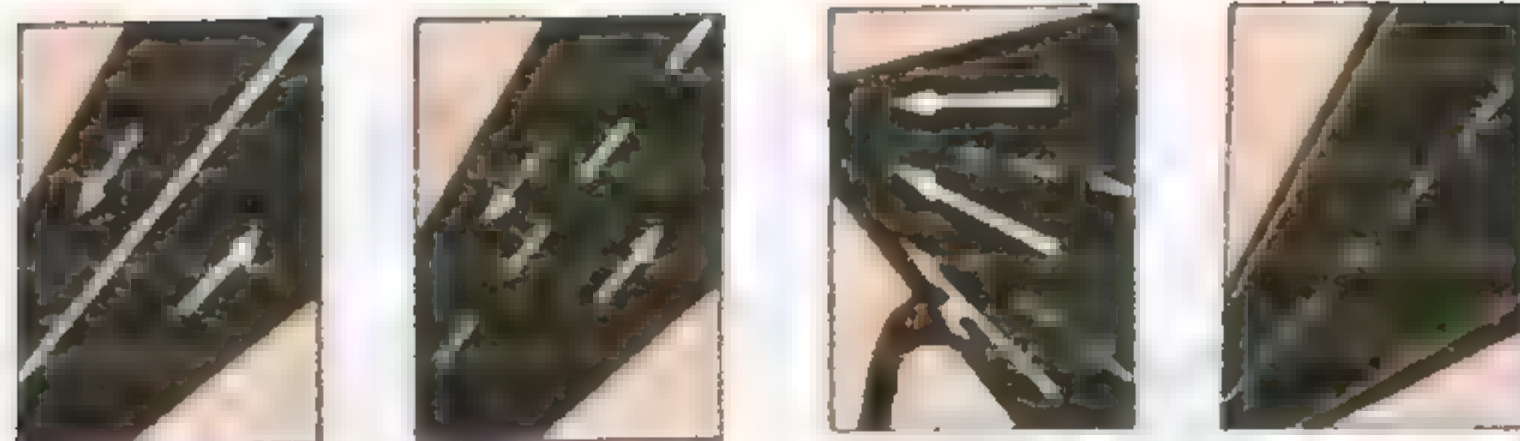
و لكن تذكر انه يمنع عبور اي خط مستمر (غير منقطع)  
BUT  
-You must not cross any solid line  
و يمنع عبور اي خط اوسط مزدوج  
-You must not cross a double centerline



عند التقاطعات يجب السير حسب اتجاه اسهم المسارات  
At intersections you MUST drive in accordance with the  
lane arrows

## مواضع العلامات الدولية وتوافقها مع الخطوط الأرضية

### خطوط أرضية « على طول الطريق »



### خطوط أرضية « عبر الطريق »





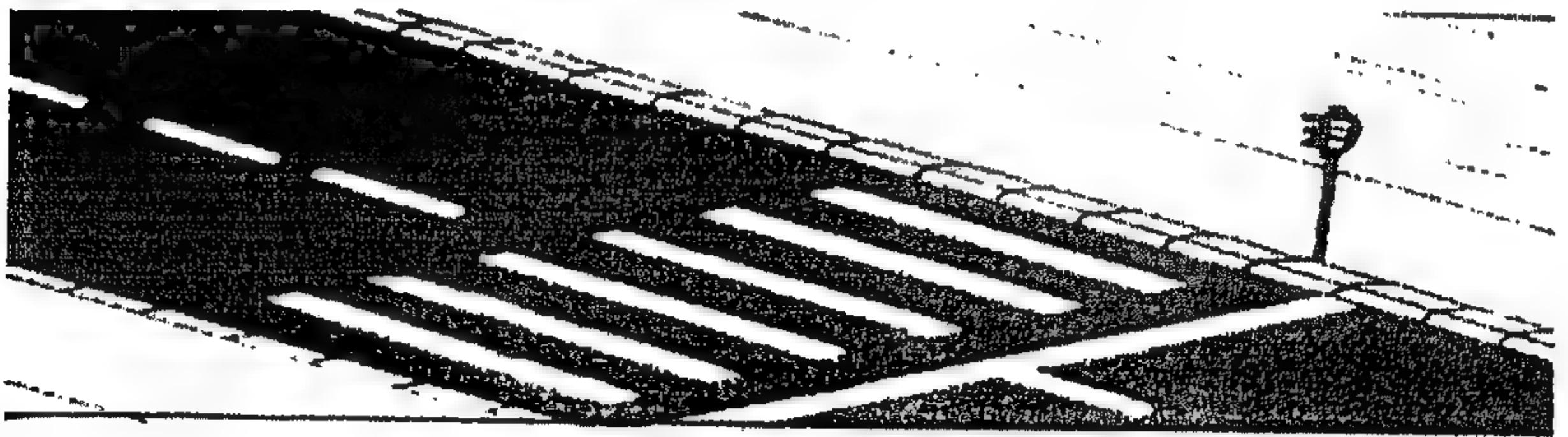
\* خط عبور المشاة:

أ- عند مفارق الطرق يتحدد عبور المشاة بخطين بعرض الطريق بينهما مسافة يتناسب إتساعها مع كثافة مرور المشاة. ولا يسمح للمشاة بالعبور إلا إذا سمح لهم بذلك عن طريق شرطي المرور أو الإشارة الضوئية. والنوع الثاني من خطوط عبور المشاة يكون على شكل خطين متوازيين بعرض الطريق توجد بينهما خطوط عرضية بيضاء و سوداء ويوضع عليها نور أصفر بصورة متقطعة ليبين لسائقي السيارات اقترابهم من منطقة عبور المشاة التي تكون فيها أولوية العبور لهم، ويجب على سائقي السيارات تهدئة السرعة من على بعد مناسب وذلك للتأكد من خلو مناطق العبور من المشاة قبل مواصلة السير.

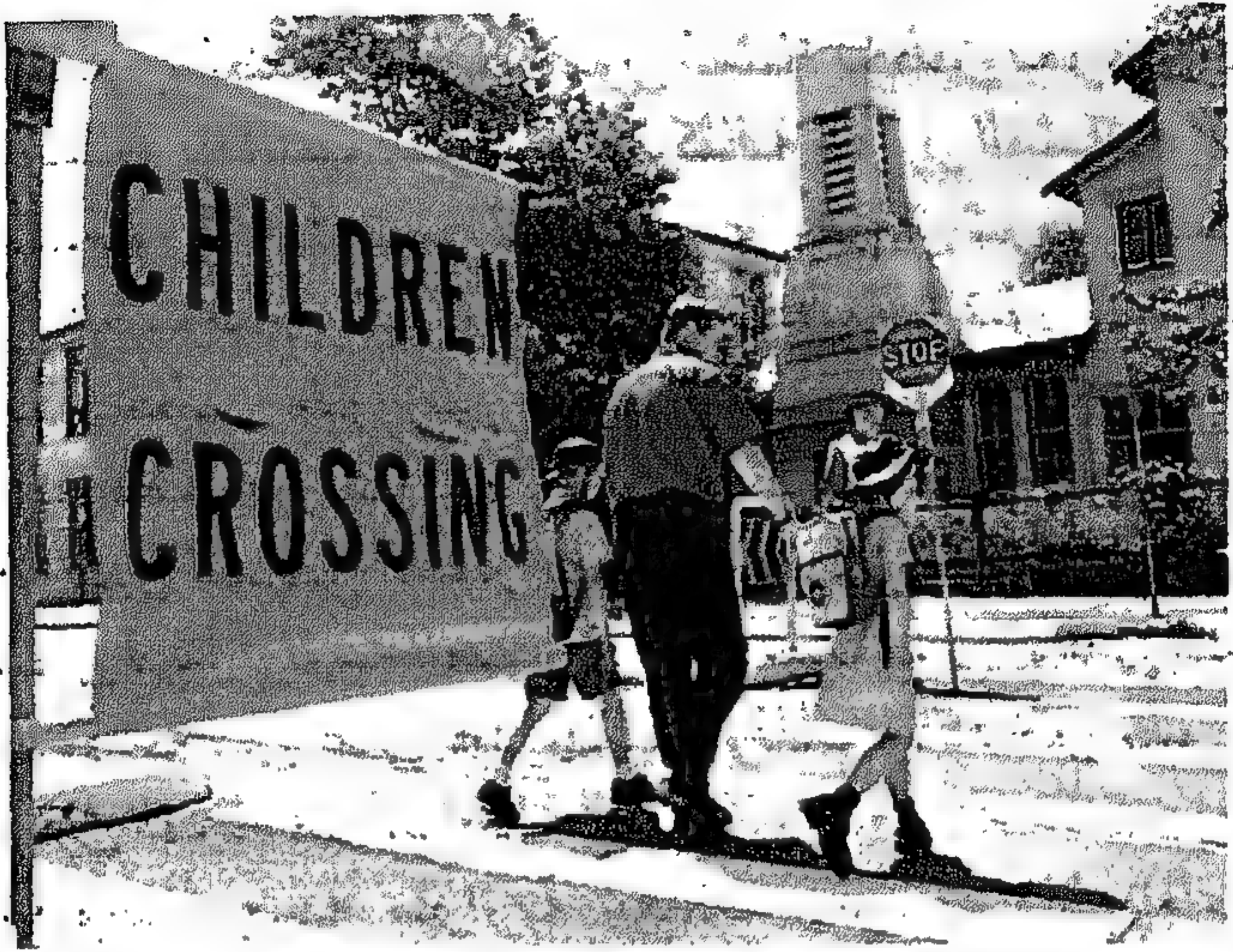
ب- خطوط أرضية متوازية بيضاء وسوداء، ولا ينظم عبور المشاة فيها رجل مرور أو إشارة ضوئية. وللمشاة الأولوية في عبور الطريق من خلالها .

\* خط الوقوف :

ويلزم هذا الخط سائقي السيارات بالوقوف وعدم التخطي. ويوضع قبل خطوط المشاة ليتمكن من العبور بأمان كما يوضع قبل أماكن الدوران وتقاطع الطرق التي ينظم المرور عندها باستخدام الإشارات الضوئية



خط الوقوف قبل عبور المشاة



### معابر المشاة والأطفال المشتركة

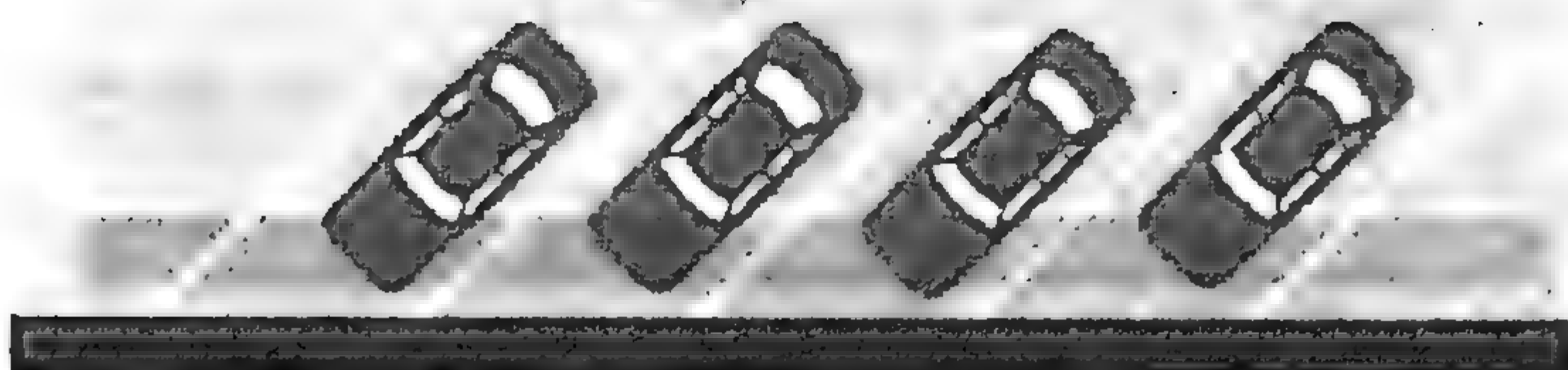
تستخدم بعض معابر المشاة كمعابر أطفال في بعض الأوقات من اليوم في حالة وجود علم يحمل عبارة CHILDREN CROSSING "معبر أطفال" فإن هذا يعني أن المعبر مستخدم لعبور الأطفال، أما إذا لم يتم إظهار هذا العلم، فإن هذا يعني أن المعبر مستخدم لعبور المشاة كالمعتاد.

### المشرفون من المدرسة على معابر الأطفال

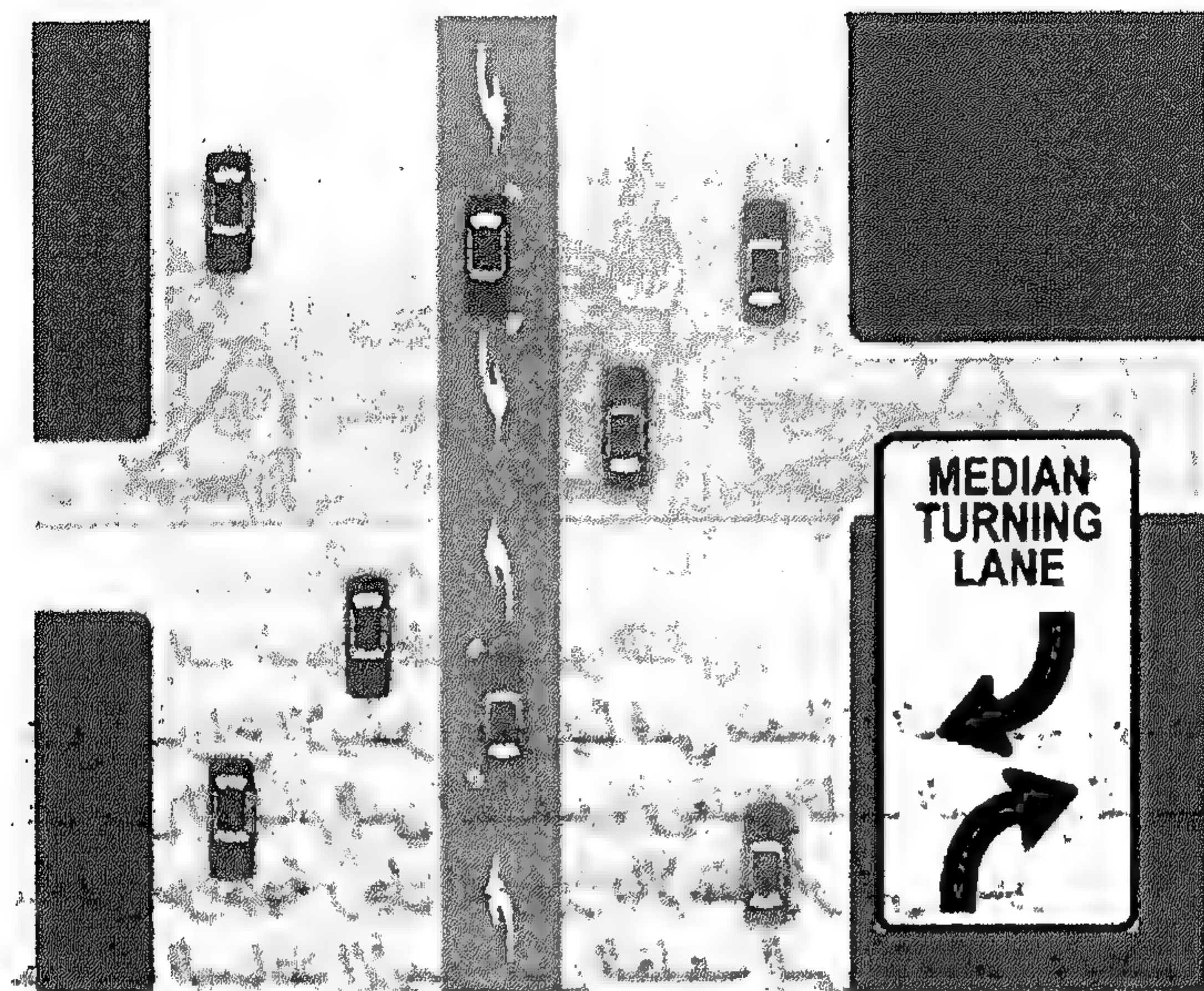
عند الاقتراب من معبر مشاة أو معبر أطفال حيث يتواجد مشرف يحمل إشارة STOP Children Crossing "توقف، أمامك معبر أطفال" يجب تخفيف السرعة والتوقف، ويمكن متابعة السير عندما يشير المشرف بالإشارة في اتجاه آخر أو عندما يشير بإمكانية مواصلة السير بسلام.



\* خطوط أخرى :  
كالأسهم أو الخطوط المتوازية أو خطوط الكتابة وتعني تكرار  
التعليمات التي تعطيها علامات المرور الدولية .







وكما ذكرت سلفاً فإن مآوئد ليس إلا أمثلة فقط ..

ثم إذا اقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب بواسطة إشارات رجل المرور.

إشارات رجل المرور اليدوية

أن لإشارات رجال المرور أهمية لا يمكن إغفالها باعتبارها من الوسائل المنظمة لحركة المرور.

وينبغي لقائدي السيارات فهم مدلولها ، وما يجب عمله وأداؤه عند رؤية كل إشارة يؤديها رجل المرور.

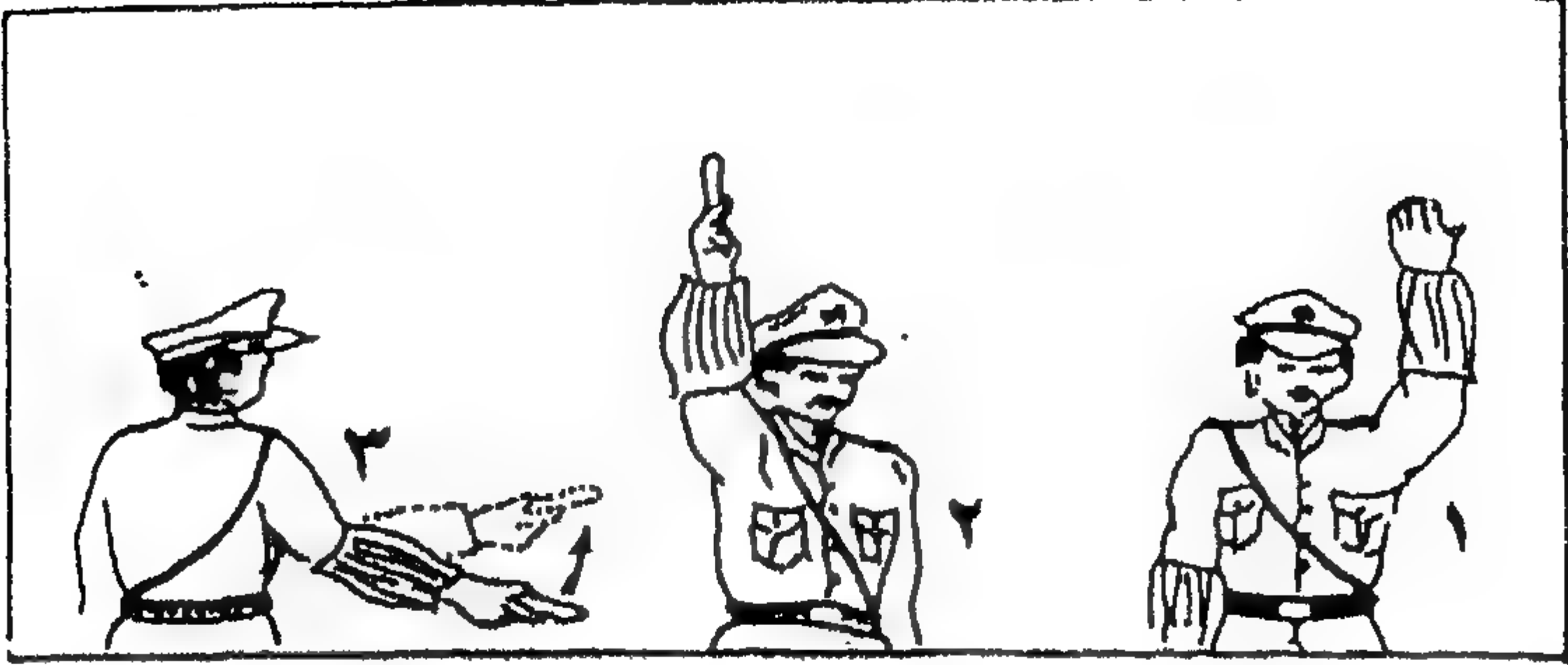
وإشارات رجل المرور نوعان:-

أ- إما أنها تشير إلى استمرار السير :

ب- أو أنها تشير إلى الوقوف:



## إشارات السير



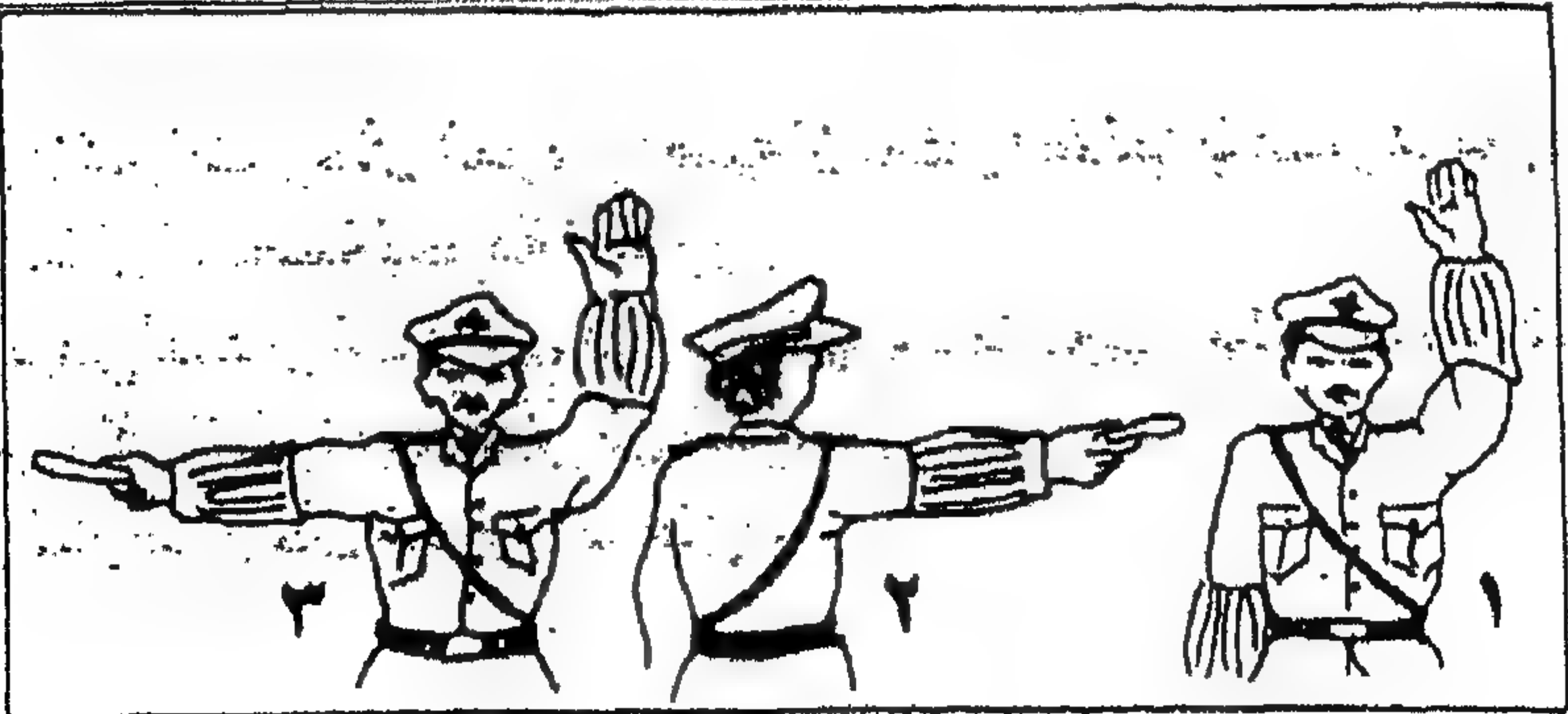
وتكون إشارات السير على النحو التالي :

١- رفع الذراع الأيسر عمودياً في محاذاة المنكب ، وتحريك الساعد من الأمام إلى الخلف ، ويعنى ذلك السماح للسيارات القادمة في مواجهة رجل المرور بالإستمرار في السير .

٢- تحريك الساعد الأيمن من الخلف إلى الأمام ، ويعنى ذلك السماح للسيارات القادمة من خلف رجل المرور بالإستمرار في السير .

٣- رفع الذراع الأيمن أو الأيسر أفقياً في محاذاة الكتف ، وتحريك الساعد من الخارج إلى الداخل ، ويعنى ذلك السماح للسيارات القادمة من الجانبين بمواصلة السير .

## إشارات الوقوف



وتكون إشارات الوقوف على النحو التالي :

١ - وتعطى الدلالة للسيارات القادمة في مواجهة رجل المرور بالوقوف .

٢ - رفع الذراع اليمنى أفقياً في محاذاة الكتف ، ويعنى ذلك وقوف السيارات القادمة من خلف رجل المرور .

٣ - رفع الذراع اليسرى لأعلى مبسوطة الكف رفع الذراع اليسرى إلى أعلى والكف مبسوط ، مع رفع اليد اليمنى والعضد أفقياً على امتداد الكتف ، أي الجمع بين الإشارتين الأولى والثانية ويعنى هذا إيقاف السيارات القادمة من أمام وخلف رجل المرور .

أما أثناء الليل أو في الظروف غير الطبيعية نجد أن رجل المرور يستعمل الكشاف أو الصافرة ، وعند استعمال الكشاف أثناء الليل إتبع نفس الخطوات السابقة إلا في حالة السير فالإشارة تكون فيه على هيئة دائرة وهذا معناه الإستمرار في السير كما في الشكل (٤).

ثم إذا إقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب بواسطة الصافرة .

ثم إذا إقتربت المسافة أكثر بين مستخدم الطريق وبين رجل المرور أثناء إستيقافه له تكون لغة التخاطب هي الكلام .

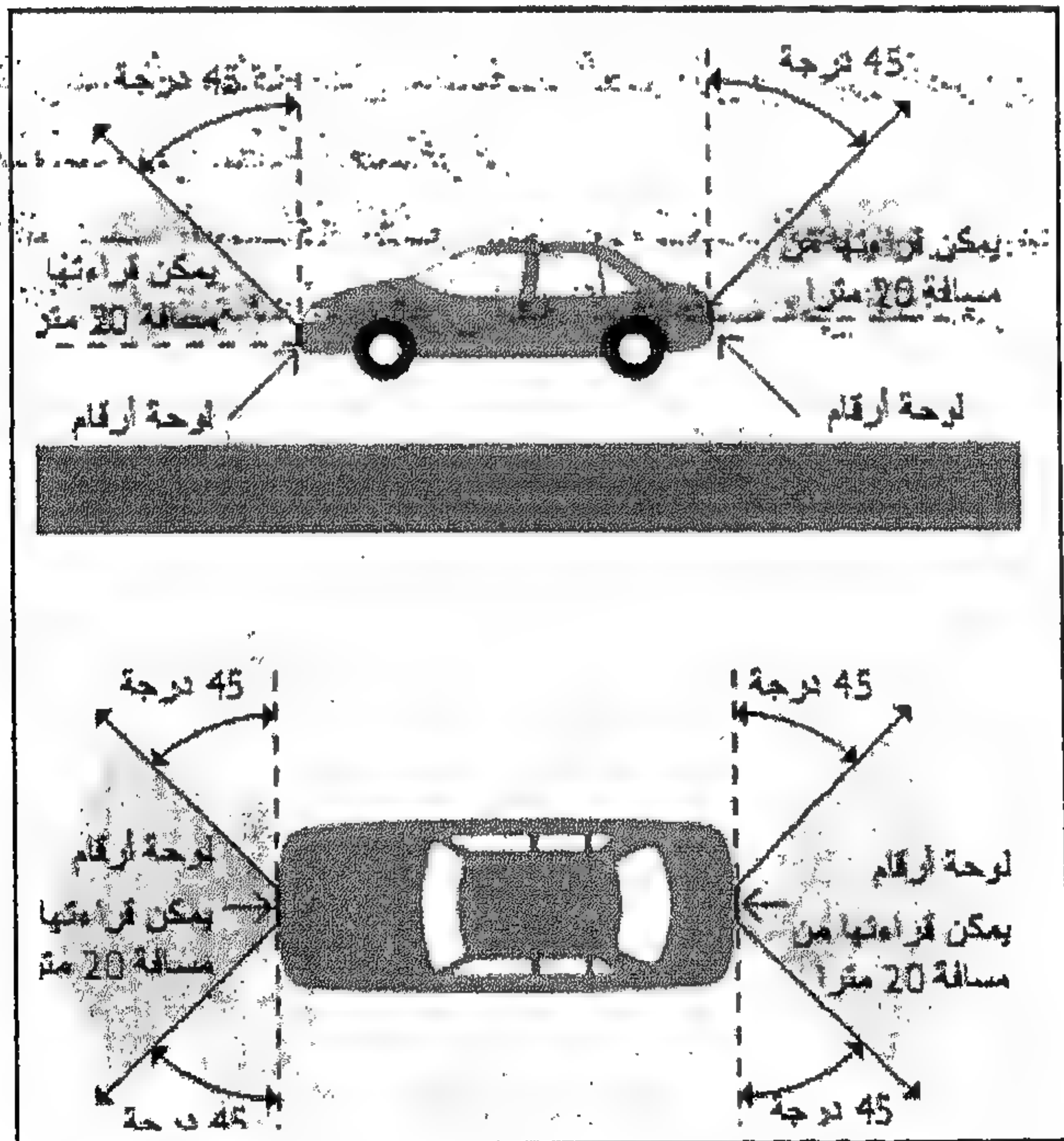






أشارات مرور ضوئية مؤقتة - توقف هنا عند الضوء الأحمر

## كيفية وضع اللوحة المعدنية بالسيارة.







ثم يأتي القسم الهام وهو

لغة التخاطب المروري بين مستخدم الطريق بعضهم ببعض  
القسم الاول :- إذا كانت المسافة بين مستخدم الطريق وبعضة بعيدة  
تكون لغة التخاطب بواسطة الأنوار المرورية الخاصة بالسيارة  
وتكون حلقة تنظيم التعاون بينه وبين مستخدمى السيارات الأخرى  
ومستخدمى الطريق هي الأنوار المرورية الموجودة بالسيارة، ثم  
يلي ذلك الإشارات اليدوية ثم الصوتية.

اما بالنسبة الي الأنوار فهي كالآتي :

- ١ - نور الموضع : لونه في الأمام أبيض وفي الخلف أحمر. وهو  
الذي يحدد وضع السيارة على الطريق ونوعها، ويوضح إذا  
كانت مغادرة أو آتية من شكله، ويستخدم بعد الغروب وفي  
الأماكن الموجود بها رؤية منخفضة أو شبورة أو ضباب نهاراً
- ٢ - نور التقابل : لونه أبيض ينقسم إلي:

أ- النور الواطي وهو الذي ينساب على الأرض حتى مسافة ١٥  
- ٥٠ متر تقريبا.

ب- النور العالي (المبهر) وهو الذي يكشف ما بعد النور الواطي  
وحسب قدرة شدة الفوانيس الخاصة بالسيارة، ويستخدم في  
الاماكن الغير مضاءة بالمدينة وخارج المدينة وسيشار إليه  
بالرسم والشرح فيما يلي .  
كما وأنه لابد من مراعاة السير خارج المدن ليلا وكيفية الإستخدام  
الأمثل للإضاءة الأمامية

وعند التلاقي مع سيارة قادمة بالمواجهه ليلا يحذر تقليب الأنوار  
(العالي والواطي) ويكتفى بإستخدام النور الواطي فقط لأن الأنوار  
المبهرة تفقد الإبصار لمدة ٧ ثواني.

١- نور إتجاه السيارة : أصفر كهرماني وينقسم إلي:

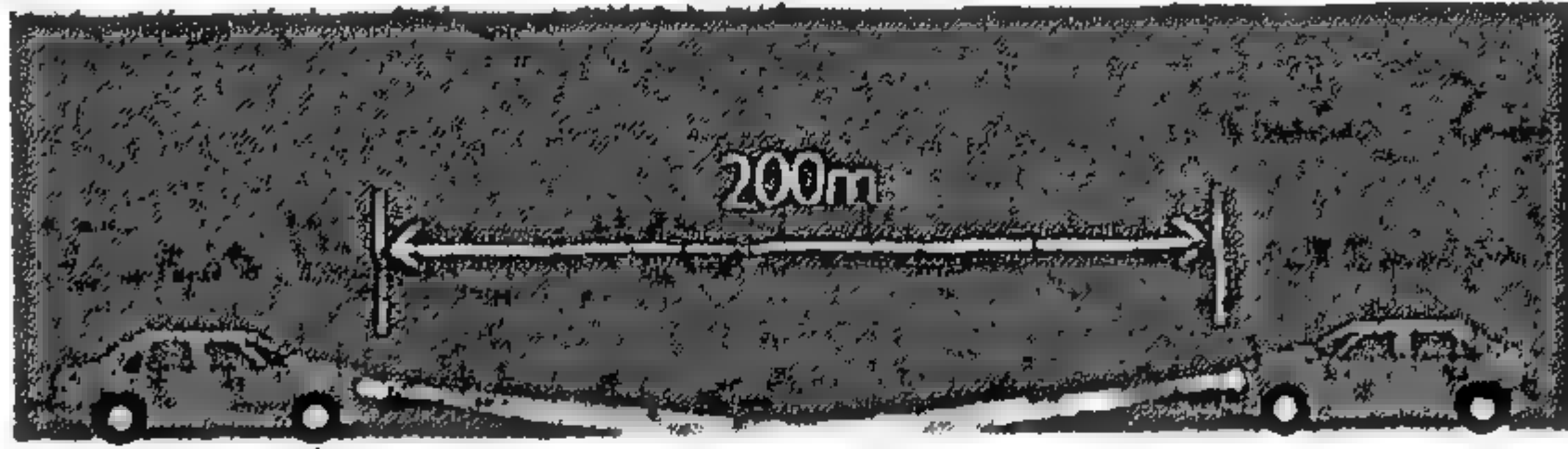
أ- إتجاه يمين.

ب- إتجاه يسار .

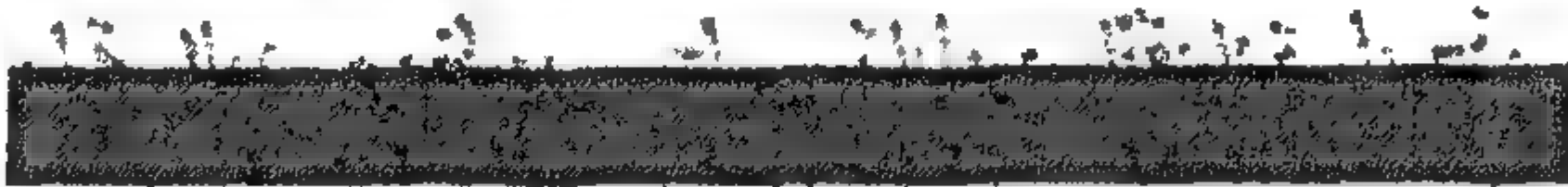
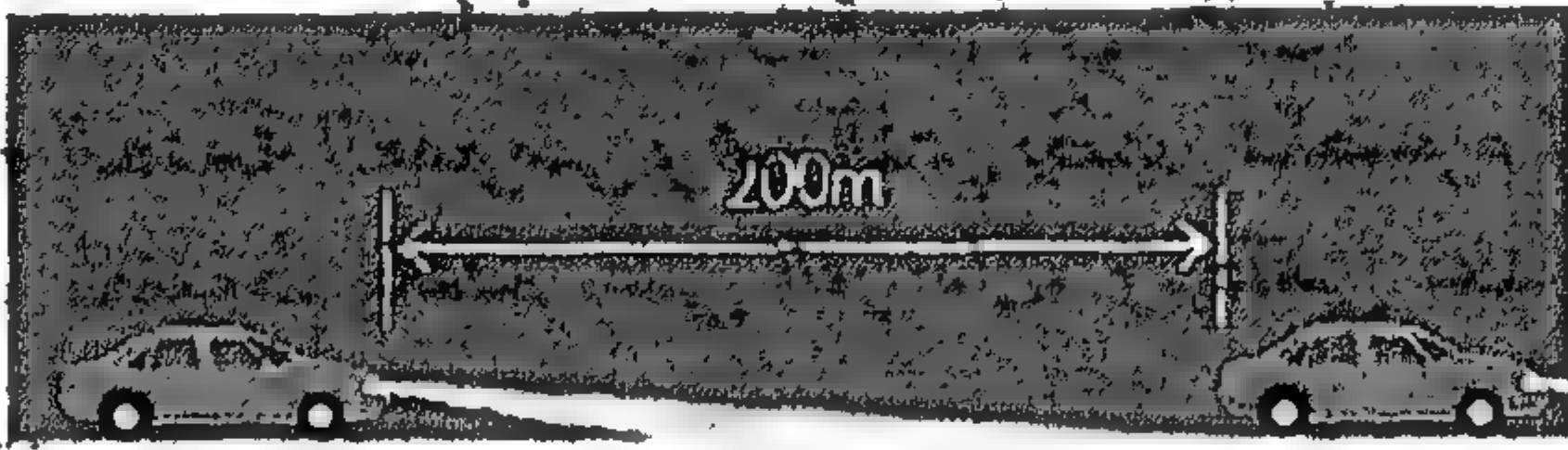
### الشعاع العالي

استخدم الشعاع العالي للزوايا لمسافات أبعد إلى الأمام حتى عند وجود اضطراب في الشارع، ويجب تحريكه الإضاءة الأمامية إلى الشعاع المنخفض.

عندما تكون هناك مركبة متجهة نحوك على مسافة أقل من 200 متر (انظر أدناه).



عند القيادة خلف مركبة أخرى على مسافة 200 متر أو أقل (انظر أدناه).



عند تجاوز مركبة أخرى يمكنك إطلاق وميض الشعاع العالي للأضواء الأمامية قبل بدء منورة التجاوز مباشرة.

ولا بد من إعلان قائد السيارة الأمامية والخلفية الإعلان اللازم بواسطة هذا النور عن رغبتك في تغيير اتجاه السيارة من حارة إلى أخرى أو من شارع إلى آخر. ويراعى عند التغيير الإخبار أن يكون من الحارة إلى الحارة اللطيفة لها في الشارع الآخر، كما وأنه لا يصبح التغيير لأكثر من حارة في كل إشارة بولاية من إعطاء الإشارة الصوتية الدالة على تغيير الاتجاه من مسافة تقدر



من ١٠٠ إلى ١٥٠ متر داخل المدينة قبل المكان المراد تغيير الاتجاه فيه، أما خارج المدينة ونظرا لأن السرعات تكون عالية فلا بد من مضاعفة هذه المسافة فتكون من ٢٠٠ إلى ٣٠٠ متر لكي تمكن قاندي السيارات من استقبال رغبتى في تغيير الاتجاه ثم اتخاذ القرار ثم السيطرة على سياراتهم، أما إذا حدث التغيير قبل هذه المسافات فسوف لا يتمكنوا من عمل ما سلف شرحه لأن عملية القيادة هي أفعال لا بد أن يعقبها ردود أفعال مناسبة من بقية مستخدمي الطريق وإلا كان الحادث .

٢- نور الحالات الطارئة على القيادة : أصفر كهربائي هو مجموع نور الاتجاه لليمين والاتجاه لليسار مع بعضهما وهو يدل على أن السيارة في حالة حرجة إبتعد عنها أو قدم المساعدة لقائدها ومثال ذلك اشتعال النار في المحرك أو فقد السيطرة على توجيه السيارة أو انفجار أحد الإطارات أو عطل السيارة ويخشى قائدها إصطدام السيارات بها .

٣- نور الفرامل : لونه أحمر وينقسم إلي شقين:

أ- نور فرملة الخدمة العمومي وهو الذي يظهر بالضوء الأحمر في الخلف أثناء الضغط بالقدم على الفرامل، ويختفي عند رفع القدم عن الفرامل.

ب- نور فرملة اليد ويظهر على تابلوه القيادة ليحذر من عدم استخدام السيارة وفرامل اليد مشدودة لكي لا تفسد، حيث أن قائد السيارة يلجأ إليها عند تلف فرملة الخدمة العمومي المفاجئ. وقد يستمر إنذار نور فرملة اليد على التابلوه رغم إنزالها فيكون سببه نقصان زيت الفرامل بالخرزنة أو إنتهاء عمر تيل الفرامل أو أى عطل بجهاز الفرامل، وعند إنزال فرامل اليد أو زيادة الزيت أو تغيير التيل أو إصلاح العطل يختفي النور من على التابلوه.

هذا وقد قامت الشركات المصممة للسيارات بإجراء أبحاث كثيرة لتتري الفرق بين الفرملة الخفيفة و الفرملة المتوسطة و الفرملة الشديدة من إنارة خلفية للسيارة و استقرت الأبحاث تقريبا على أن تكون هناك ثلاث لمبات خلفية يمينى و ثلاث لمبات خلفية يسرى

تضاء واحدة يمينى و واحدة يسرى عند الفرملة الخفيفة و تضاء اثنان يمينى و اثنان يسرى عند الفرملة المتوسطة و ثلاثة يمينى و ثلاثة يسرى عند الفرملة الشديدة و ذلك ليستعد قائد السيارة الخلفية لإستخدام فرملته بنفس شدة فرملة السيارة الأمامية و ذلك للتقليل من خطورة الإضطدام الخلفى عند إستخدام الفرامل . .

٤- نور الرجوع إلى الخلف: ولونه أبيض، فهو يضاء عند وضع يد النقلات فى حالة الرجوع للخلف لكى يضئ ما خلف قائد السيارة أثناء الرجوع وينذر القادمين خلفه أن السيارة فى حالة رجوع. هذا ولا يجوز أن توضع أى أنوار خلاف هذه الأنوار ولا بألوان تخالفها لأن كل نور من هذه الأنوار له لون الخاص ومذلوله الذى يفهم منه من بقية مستخدمي الطريق الحالة التى عليها قائد السيارة. فلا يجوز إستخدام أنوار فى الأمام خلاف النور الأبيض أو لون فى الخلف مخالف للون الأحمر أو لون الإشارة.

ومثال ذلك إذا وضع أحد قاندى السيارات أنوار حمراء فى مقدمة السيارة وشاهده من سيتقابل معه من السيارات على الطريق فسوف يتأكد خصوصا أثناء الليل بأنه سوف يقوم بتخطي هذه السيارة. أما حقيقة الأمر فانه سيتقابل معها ووضع الخطأ لتفادى التخطي هي فرق سرعتي السيارتين أما وضع الخطأ للتقابل هي مجموع سرعتين لاتصلح هذه مكان تلك فتكون الحادثة بسبب تغيير موضع ولون الإناره .

القسم الثانى ثم إذا أخذت المسافة فى الإقتراب بين مستخدم الطريق وبعضة تكون لغة التخاطب بينهما هي

إشارات قائد السيارة لمستخدم الطريق :

١- إشارة تغيير الإتجاه لليمين أو اليسار وهي تعطى باليد اليسرى. وإذا كانت إلى اليسار يتم تحريك الزراع الأيسر لقائد السيارة وهو خارج السيارة إلى الأعلى وإلى الأسفل. أما إذا كانت الإشارة تعطى لتغيير الإتجاه إلى اليمين فيتم إخراج يده ممدودة

بمحاذاة كتفة ثم الصعود إلى الأعلى بمقدم الكف إلى الكتف ثم نزول اليد إلى الأسفل وتكرار تلك الحركة

٢٠ - إشارة الوقوف الفوجائي وتكون بإخراج اليد اليسرى خارج السيارة بمحاذاة الكتف ثم رفع الساعد والكف مضغوطة إلى أعلى وظهر الكف للخلف وباطنة إلى الأمام وهذا يدل على الوقوف الفوجائي لقائد السيارة.

٢١ - تهديئة السرعة وهي إخراج اليد بمحاذاة الكتف وباطن اليد إلى أسفل وظاهر اليد إلى أعلى والقيام بحركة ترددية أفقية على سطح الأرض

القسم الثالث :- ثم إذا اقتربت المسافة أكثر من ذلك فتكون لغة التخاطب بواسطة

الإشارة الصوتية لقائد السيارة ( آلة التنبيه )

وهي البوري أو الكلاكش، ويجب أن يستخدم الكلاكش في حدود القانون وبالطريقة التي لا تزعج ولا تريبك مستخدم الطريق أو تؤدي إلى التلوث الصوتي المزعج. وأول من يدفع ثمن هذا هو مستخدم آلة التنبيه

القسم الرابع :- إذا كانت المسافة قريبة جدا بين مستخدم الطريق وبعضه تكون لغة التخاطب هي

الكلام بين قائدي السيارات وبعضه

وهو الكلام بين قائدي السيارات وبعضهم أو العتاب على بعض التصرفات. ونرجو ألا يشغل هذا الكلام قائد السيارة عن الطريق أو يتحول إلى غضب الطريق فيكون سبب الحادث.







لغة التخاطب المروري بين مستخدم الطريق و رجل المرور  
 اذا كانت المسافة بين مستخدم الطريق و رجل المرور كبيرة ولا  
 يستطيع مستخدم الطريق او رجل المرور ان يقترب ليتخاطبا  
 و مثال ذلك اذا كان رجل المرور بالطائرة العمودية و السائق  
 بالسيارة على الطريق او اذا كان مستخدم الطريق باتجاه و رجل  
 المرور بالاتجاه الاخر و يفصل بين الاتجاهين جزيرة كبيرة لا  
 يسمع الصوت منها فتكون لغة التخاطب بواسطة الإشارات التالية.

إشارات الاغاثة اليدوية.  
 إشارات رجل المرور و قاندي السيارات والاشارات الخاصة  
 بالاغاثة جميعها لا تخرج اجمالا عن كونها من الوسائل المساعدة  
 والمنظمة لحركة السير.

إشارات الإغاثة من الأرض إلى الجو :

وهي أربعة أنواع كما هي موضحة بالرسم..

- ١- إصابات خطيرة وتحتاج الى مساعدة كما هي في الشكل (١)
- ٢- الحاجة الى طعام وماء كما هي موجودة بالشكل رقم (٢)
- ٣- صعوبات كعطل في السيارة كما هو موجود في شكل رقم (٣).
- ٤- الوضع الطبيعي كما هو في الشكل رقم (٤).

<p>تحتاج إلى طعام وماء</p>  <p>مد ذراعك أفقياً على الجانبين</p> <p>الشكل رقم (٢)</p>	<p>إصابة خطيرة تحتاج إلى طبيب</p>  <p>ارفع ذراعيك إلى أعلى</p> <p>الشكل رقم (١)</p>
<p>صعوبات ميكانيكية تتطلب</p>  <p>حرك ذراعك أمامك</p> <p>الشكل رقم (٣)</p>	<p>السيارة متوقفة كل تمنى على مايرام</p>  <p>مدون إمتاءة وقف ولفظ استعذار</p> <p>الشكل رقم (٤)</p>

عدم اختيار الغطاء المناسب للريدراتير عند تلفه وكذا اختيار نوع  
السائل المبرد

لقد تغيرت أنظمة التبريد في السيارات حيث كانت تعمل تحت  
الضغط الجوي العادي ( ٧٦ بار جوي ) وكان في هذه الحالة  
غطاء الريدراتير لمجرد عدم انسكاب المياه منه وكانت درجة  
غليان المياه تحت هذا الضغط هي ١٠٠ درجة مئوية ، ولما  
تقدمت أنظمة المحركات تطلبت أنظمة تبريد أعلى في الكفاءة من  
التي كانت فيها المبادلات الحرارية لا تستطيع أن تبرد المحرك  
الذي تزيد درجة حرارته التي يكتسبها سائل التبريد عن مائة  
درجة لذا اضطروا إلى اللجوء إلى نظام الغليان تحت ضغط وهو  
الذي تكون فيه درجة الغليان تزيد عن ١٠٠ ويمكن أن تصل إلى  
١٥٠ درجة حسب الضغط الواقع تحته سائل التبريد وهذا الضغط  
يتغير بنوعية غطاء الريدراتير ولكل غطاء تصميم للضغط  
ومكتوب على الغطاء عند كم رطل من الضغط يفتح هذا الغطاء  
ليحتفظ بضغط السائل قبله وهو الذي يحدد نقطة درجة الغليان في  
سائل تزيد المحرك تبعاً لهذا الضغط ومكتوب أيضاً على الغطاء  
تحذير باللغة الإنجليزية ممنوع منعا باتاً فتح الغطاء والمحرك  
ساخناً حيث أنه يمكن للسائل أن يغلي حتى لو كان المحرك واقفاً  
لأنك ستجعل سائل التبريد بعد الفتح يغلي رغم أن المحرك واقفاً  
طالما أنك جعلت ضغط سائل التبريد تحت ضغط ٧٦ ضغط جوي  
وذلك بإنقاصك للضغط الذي كان تحته بفتحك لهذا الغطاء ، فيغلي  
ويصيبك بالحروق فوراً عند الفتح بلوجه واليدين حال الفتح مما  
يجعلك تستغرب أشد الاستغراب حيث أنها نقطة علمية بحثه وهي  
أنها ارتباط درجة الغليان بسائل التبريد للضغط الواقع تحته ، رغم  
أنه كان لا يغلي تحت الضغوط العالية لأن نقطة الغليان تتحرك  
بالزيادة والنقصان تبعاً لزيادة الضغط وتقصانه الواقع تحته سائل  
التبريد

وهناك إضافة أخرى لسائل التبريد تجعله يزيد أو ينقص من درجة الغليان بأضافة مواد كيميائية وهي التي نراها في سائل التبريد باللون الأزرق أو الأحمر أو الأصفر أو الأخضر وبدون الدخول في تفاصيل علمية شديدة يجب أن تضع نفس لون السائل المبرد في سيارتك ولا تغيره إلى آخر إلا بعد الرجوع لكتالوج التشغيل وحسب إرشادات التصنيع حيث يمكن تغييره بتغيير مكان تشغيل السيارة منطقة حارة أو منطقة باردة أو منطقة متوسطة .

لذا ننصح بالالتزام الشديد لما ذكرنا ولا نستمع الي صوت الجهل في هذا الموضوع ( الأسطي بليه ) .



عدم قيادة السيارة بنفس سرعة سيارات الطريق سلباً أو إيجاباً .

من الأخطاء الشائعة قيادة بعض الشباب أو جاهلي عملية القيادة أو من يكون في نهاية الرحلة أو بدايتها أو من يحب الظهور أو التباهي بالقيادة أو من يعتقد بأنه من أفضل السائقين أو من يكون عنده ثقة أكثر من اللازم في سيارته بالقيام بقيادة سيارته بأسرع من اندفاع السيارات بالطريق مما يجعله يتخطى السيارات جميعها أو يقود سيارته منشغلاً بمن بجواره أو متحدثاً بالهاتف أو يقوم بالتشاجر مع من هم بالسيارة معه فيجعل جميع السيارات تتخطاه وموضوع تخطي السيارات لك أو تخطيك لها يزيد من مخاطرة الصدام معها مما يزيد بنسبة عالية جداً من مخاطر نقط الصدام سواء كنت تتخطاها أو تتخطاك وخصوصاً إذا كنت لا تلتزم بإجراءات التخطي .

لذا ننصح بمن يرجو السلامة والأمن في القيادة أن يلتزم بهذه التعليمات

عدم إتخاذ القواعد المرورية في أولوية السير

إن إتباع قواعد الأولوية المرورية العالمية هي لمصلحة من يتبعها  
حيث لا يقدم عن قواعد السلامة والأمن أي أولويات أخرى  
وهذه القواعد المرورية العالمية هي:-

لذا نجد أن القاعدة العامة في إستخدام الأفضلية مروريا لا بد أن  
يراعى في إستخدامها الإجراءات الثلاثة التالية .

- ١- لا تستخدم حقلك في الأولوية في الطريق إلا بعد أن تتأكد أن جميع  
مستخدم الطريق قد تنازل عن هذا الحق لصالحك .
- ٢- في بعض الأحيان قد تتنازل عن حقلك للغير في الأولوية لكن حقيقة  
الأمر هذا التنازل لصالحك لكي لا تكون طرفا معه في الحادث .
- ٣- أحذر خطأ الغير .

٤- تذكر أنك ستكون طرفا في الحادث .

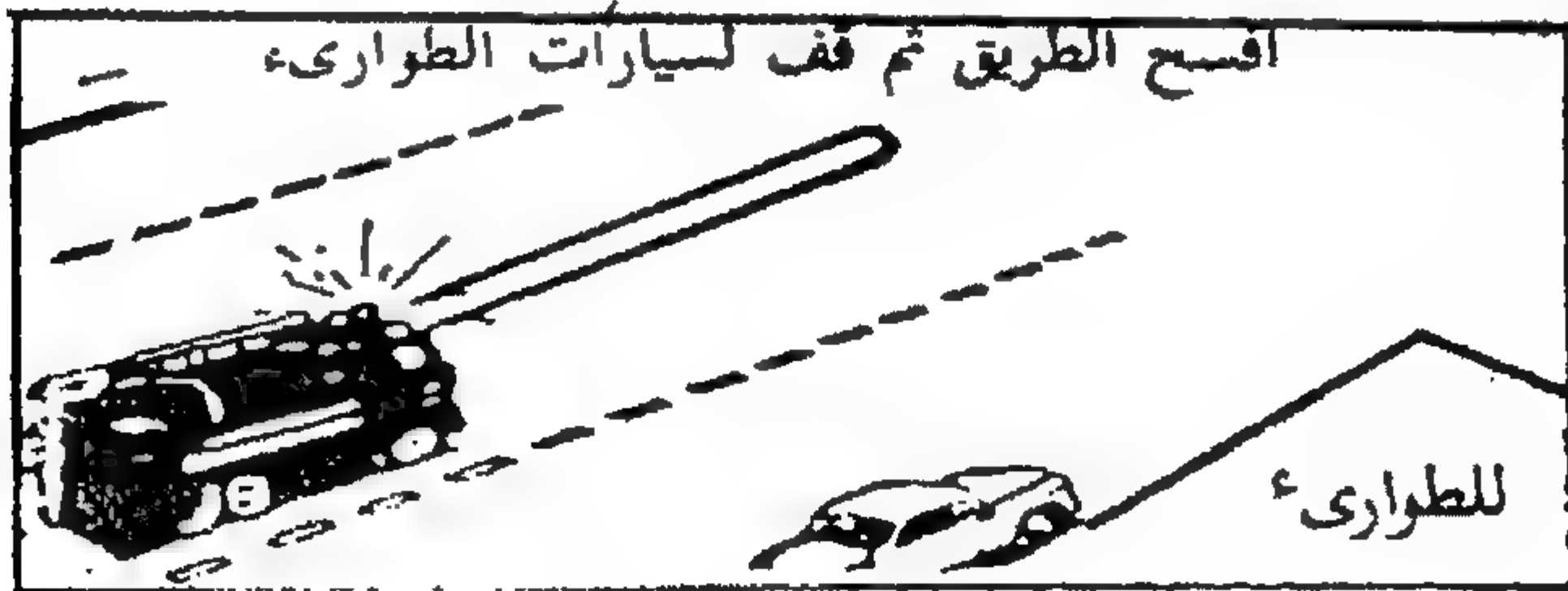
لذا نهيب بك كسائق متعلم محترف ألا تسير في زمرة من يجهل هذه  
القواعد وتطبقها بحذفيرها لسلامتك أنت أولا .

عدم إفساح الطريق لسيارات الطوارئ عند سماع أجهزة الإنذار الخاصة بها

إعتاد بعض السائقين عدم إفساح الطريق لسيارات الطوارئ عند سماع أجهزة الإنذار الخاصة بها ( مطافي - إسعاف - نجدة - حماية مدنية ) رغم مخالفة ذلك للقوانين المرورية والشرائع السماوية والتصرفات الانسانية والبعض اعتاد على أن يسير خلف سيارة الطوارئ فوراً للاستفادة من خلو الطريق ولا يعلم أن قائد سيارة الطوارئ غير حاصل عليها هو تمكنه من استخدام سيارات الطوارئ بمهارات وإمكانات مختلفة عنه

يجب أن تسمح لسيارات الشرطة والدفاع المدني ( الإطفاء ) والنجدة والإسعاف أو أي سيارات طوارئ تستخدم جهاز الإنذار بالمرور بأن تفسح لها الطريق والتزام الجانب الأيمن للطريق، أو التوقف حتى تتمكن من المرور وتجنب الوقوف عند التقاطعات ولاحظ أنه ربما دعت الضرورة الملحة هذه السيارات إلى استخدام المسار الخاطئ من الطريق. وفي بعض الأحيان قد يستخدم قائد سيارة الطوارئ مكبرات الصوت لتنبيه السيارات التي تعوق سيره إلى حيث يتجه.

أفسح الطريق ثم قف لسيارات الطوارئ



لذا نهيب بك الإلتزام بأفساح الطريق لسيارات الطوارئ .



# عدم الإلتزام بالجلوس الصحيح بمقعد السائق أولا يجب أن تعرف الجلوس الصحيح على مقعد السائق كما موضح بالصورة التالية



بادئ ذي بدء نقول: إن القيادة عبارة عن أفعال تصدر من بعض قائدي السيارات، ولا بد أن يعقبها رد فعل من بقية (مستخدمي

الطريق)، وإذا لم يكن رد الفعل هذا في الزمان والمكان المناسبين  
لكانت الحادثة.

واكتشاف الأخطار وترتيبها وأعداد الخطة لتفاديها وتنفيذها لا بد أن  
تكون جلسة قائد السيارة تمكنه من تلك وهي المشروحة بالصورة  
لذا نهيب بك فرائتها وتنفيذ ما جاء بها

عدم الإلتزام بمراعاة الواجبات السابقة لدخول السيارة والسابقة للقيادة

### الواجبات السابقة قبل دخول السيارة

يجب على السائق الجيد أن يلقي نظرة حول سيارته قبل الدخول اليها وذلك لأكتشاف الاتى :-

- \* حالة الاطارات ومراعاة نفخها أو إصلاحها .
- \* حالة الفوانيس الامامية والخلفية والاجناب .
- \* حالة الزجاج الامامى والخلفى والاجناب .
- \* حالة الابواب وغطاء الشنطة والكبود .
- \* حالة الارضية اسفل السيارة وما اذا كانت بها سوائل من زيوت وما هو نوع هذا الزيت هل زيت موتور أو زيت فرامل أو زيت هيدوروليك أو زيت ثقيل أو زيت خفيف أو وقود أو حامض سائل أو مياه صافية أو بها صابون سائل ،فكل هذه المشاهدات تدل على نوع العطل بالمركبة وتسهل للاستدلال على العطل وسرعة الاصلاح .

فمثلا المياه إذا كانت بها لون تدل على أنها من الريدراتير وإذا كانت صافية تدل على أنها من المكيف وإذا كانت حامضية تدل على أنها من البطارية وإذا كانت بها صابون تدل على أنها من المساحات وكذلك يدل الوقود على تسريبه من خزان الوقود أو الوصلات الخاصة به وكذا نوع الزيت يدل على مكان تسريبه وهكذا فإن هذه النظرة السريعة نرى أنها مفيدة جداً لتتلافى حدوث شئ أكبر وكذا سرعة الاستدلال على العطل والعمل على سرعة الاصلاح .

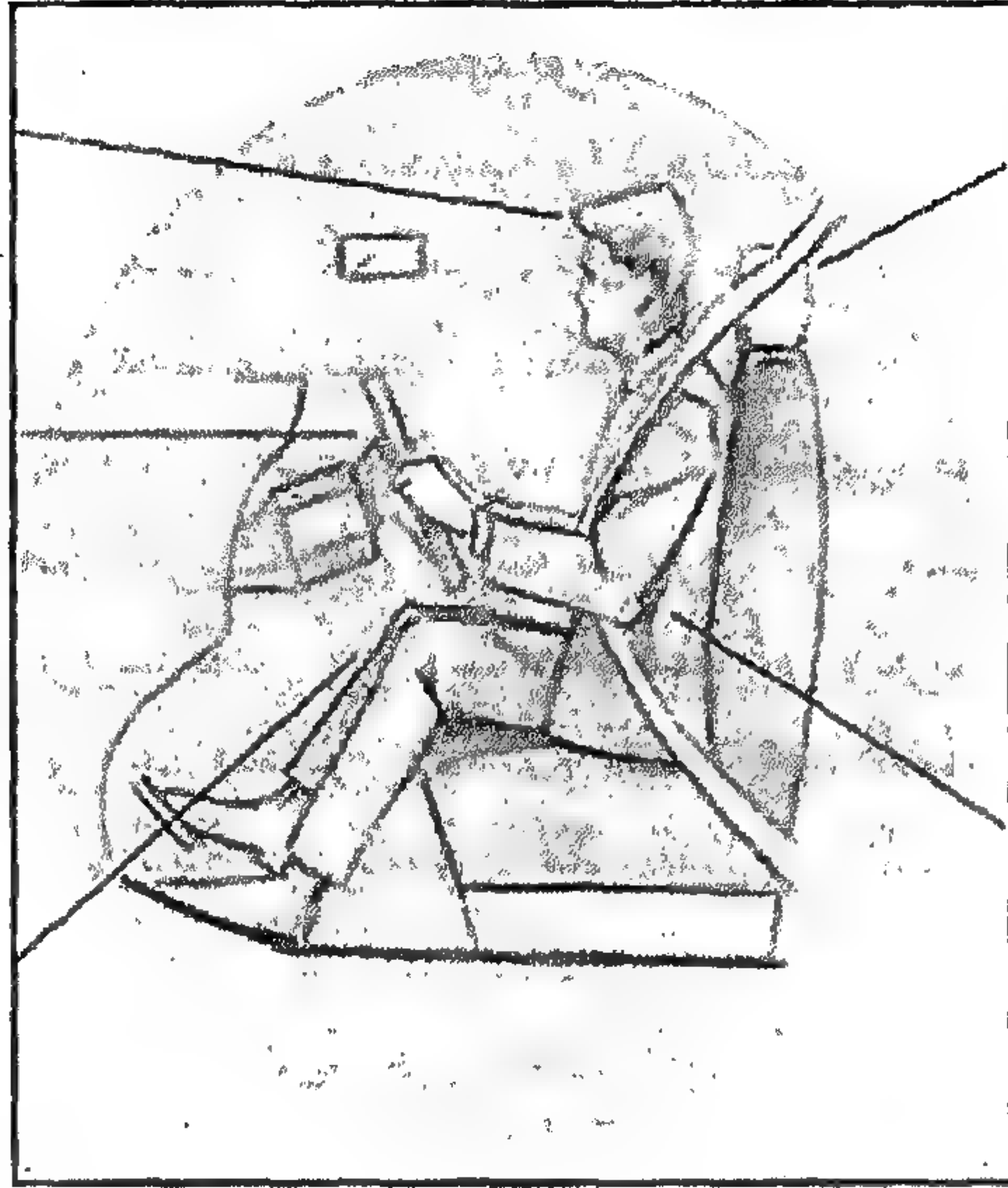
### الواجبات السابقة لقيادة السيارة

وهى الواجبات التى يجب على السائق التعود عليها والقيام بها قبل مباشرته القيادة.  
تعديل المقعد



ان مقعد السائق مزود بآله لتثبيتته وتعديله وفقا لجسم الراكب وطوله ساقيه ولذا فإنه بالإمكان تحريكه الى الاتجاه الذي يؤمن راحة السائق ويمكنه من القيادة السليمة وتأمين جسده عند الدخول في الحادث وخصوصا بمخدع الرأس الذي يؤمن عدم كسر العظم

مستوى مناسب  
قبضة اليد في  
وضع 9-15 إذا  
كانت السيارة  
كبيرة وإذا كانت  
لسيارة صغيرة  
فيكفي بوضع اليد  
10-10 لعقارب  
الساعة  
مرونة كافية  
لتحريك القدم



وضع  
مستوى الرأس

وضع حزام  
الأمان

اللامى عند الإصطدام به من الخلف فيؤدي الى الوفاة في الحال كما هو مبين بالشكل السابق.

قفل الأبواب

التأكد من ان جميع الأبواب مقفلة من الداخل وهذا يحقق فائدتين الأولى : فى حالة وقوع حادث - لا سمح الله فإن الأبواب تكون أقل عرضة للفتح بتأثير الصدمة ، وبذلك تكون الفرصة أقل لقذف الراكب الى خارج السيارة.

الثانية : إن الراكب يكون فى مأمن ممن قد يحاول دخول السيارة فى حالة وقوفها عند الإشارات الضوئية مثلاً.

تعديل المرأتين ( الداخلية والخارجية )

يجب أن يعدل السائق المرأة الداخلية بحيث يتسنى له مشاهدة حركة المرور من خلفه مباشرة من خلال النافذة الخلفية. ويجب أن يعدل المرأة الخارجية ليتمكن من مشاهدة الأماكن الواقعة إلى يساره وورائه وخلف السيارة ، وهي الأماكن التي يتسنى له رؤيتها بدون المراة الجانبية أما بالنسبة للبقعتان العميائيتان الخلفيتان فقد سبق الإشارة إلى كيفية تغطيتهما في الباب الأول. ربط أحزمة المقاعد

في حالة التصادم - لا سمح الله - فإن أحزمة المقاعد تساعد على منع الراكب من الاصطدام بعجلة القيادة أو التابلوه أو الزجاج الأمامي للسيارة وكذلك تحميه من القذف به خارج السيارة أثناء الحادث وخصوصاً كرسى الأطفال كما هو بالرسم وسوف نفرد لوسائل أمان قائد السيارة ومن معه مؤلفاً خاصاً.

تعديل مخدع الرأس

يجب تعديل مخدع الرأس ليتناسب مع وضع الرأس لتأدية وظيفته ضد القصور الذاتي لحركة رأسك للخلف ليؤمن عدم كسر العظم اللامي عند الاصطدام به من الخلف

لذا نهيب بك الإلتزام بالتعليمات السابقة وتنفيذها بكل دقة وعدم مخالفتها لسلامتك.

## عدم التطلع الجيد والمراقبة أثناء القيادة

تعتمد طريقة قيادتك على ما تراه. وحتى تصبح سائقاً جيداً من الضروري أن تتطلع بانتباه. وحتى تتطلع بانتباه يجب عليك الآتي:-

- ◆ التطلع إلى الأمام
- ◆ التطلع إلى الجوانب
- ◆ التطلع إلى الخلف



دقق النظر للأمام  
حتى ١٢ ثانية

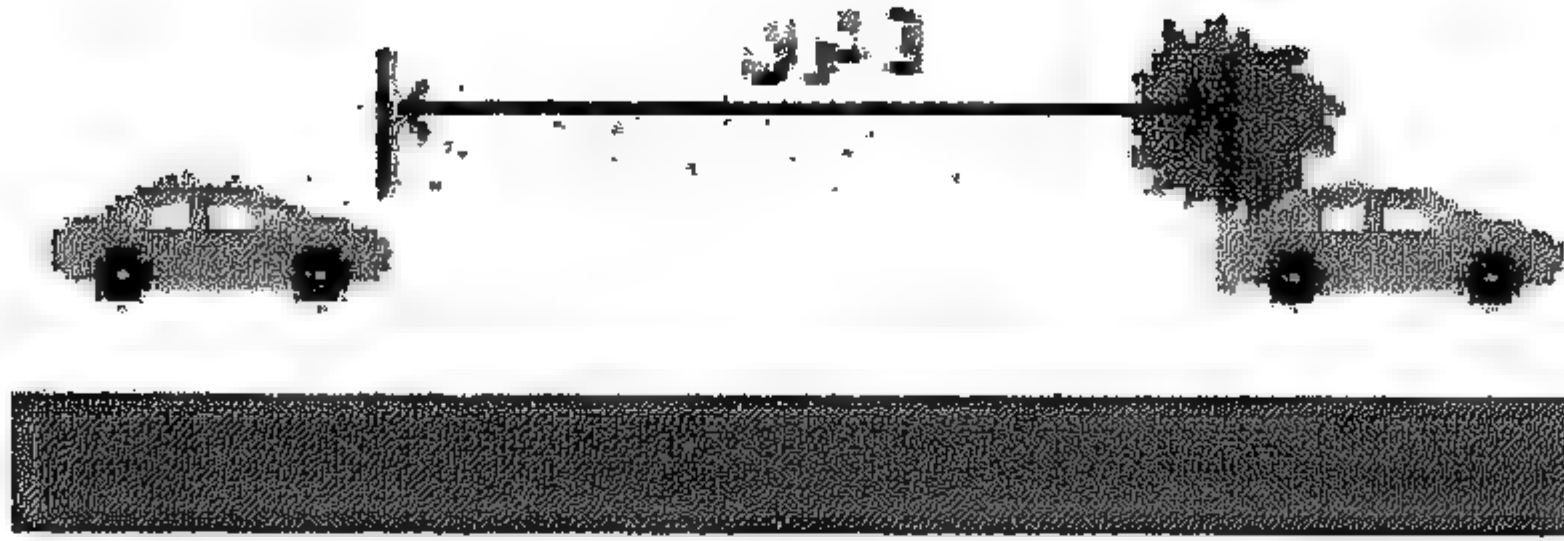
تحقق في مرآياك  
كل ٨-١٠ ثوان

تحقق من البقع  
العمياء عندك



## ١. التطلع إلى الأمام:-

يقترب السائق في الصورة من نهاية مساره. وإذا لم يتم بتغيير مساره في الوقت المناسب، فسوف يضطر إلى إجراء ذلك بشكل مفاجئ أو أن يتوقف وينتظر حتى يخلو الطريق من المرور.



اترك مسافة ثلاث ثوان على الأقل عند القيادة خلف مركبة أخرى.

من أجل تجنب القيام بحركات مفاجئة في آخر لحظة، ويجب التطلع إلى الطريق أمامك لمدة ١٠ - ١٥ ثانية. والغاية من ذلك رؤية المخاطر بشكل مبكر. كما أن التطلع الدائم إلى الطريق أمامك يعتبر خطيراً.



إذا تطلعت إلى الأمام سوف تكون قادرا على رؤية أشياء هامة لا يمكنك ان تراها فيما بعد مثل الشخص الذي يدخل الى سيارة واقفة.



في المدن يعتبر مدة ١٠-١٥ ثانية كافية لرؤية صف واحد من المباني المتلاصقة، وعلى الطرق الرئيسية، تعتبر نفس المدة كافية لرؤية ربع ميل.

#### ◆ استيعاب المنظر الشامل:-

إن التطلع لمدة ١٠-١٥ ثانية إلى الأمام لا يعنى النظر فقط إلى منتصف الطريق. انه يعنى النظر الى جانب الطريق أيضا كما أن مسح جانب الطريق يساعدك على رؤية:-

- السيارات والناس الذين قد يكونون في الطريق عندما تصل إليهم.

- اللافتات أو الإشارات التي تحذرك من عقبات أمامك.

- اللافتات والإرشادات التوجيهي

### ♦ أنتبه الى المخاطر:-

تطلع جيدا الى ما وراء السيارة التى تسير أمامك. أحذر من التطلع بـ(نظرة ثابتة) تطلع الى ما حولك فى نظرة خاطفة، ودع عينيك فى حركة مستمرة، تفقد مرآيا النظر الخلفي على فترات قصيرة (كل ٢ إلى ٥ ثوانى) حتى تصبح على علم بوضع السيارات القريبة منك.

على الطرق الحرة استعد للتغيرات فى وضع المرور. انتبه إلى إشارات السائقين الآخرين. توقع دخول المركبات عند المنحدرات أو التقاطعات.

وأنت تتطلع الى الأمام فكر بما سيحدث أو قد يحدث على الطريق، أترك لنفسك (مخرجاً) دائماً. فالأخطاء تسبب الحوادث. وحتى تحمى نفسك اعرف ما هى المسارات الخالية التى تستطيع استعمالها عند الحاجة.

### ♦ التطلع إلى الجوانب:-

عند وصولك إلى مكان يجوز ان يستعمله الناس للعبور أو للدخول إلى مسارك ينبغي عليك النظر إلى الجوانب للتأكد من أن أحداً ما غير قادم فى طريقك، انظر دائماً إلى الجوانب عند نقاط التقاطع، ممرات المشاة التقاطعات على خطوط السكك الحديدية.

### ♦ نقاط التقاطع:-

ان نقطة التقاطع هى المكان الذى يلتقى فيه خط مرور معين بخط مرور آخر وهى تشتمل على ما يلى:-

- الشوارع المتقاطعة أو الشوارع الجانبية.

- مداخل الطرق الحرة.

- الطرق الخاصة ومدخل مراكز التسويق.

♦ بعض القواعد التى نوصى باتباعها كلما اقتربت من نقطة تقاطع:-



# ١- تطلع إلى الاتجاهين:-

\* تطلع إلى الاتجاه الأيسر أولاً، نظراً لأن السيارات القادمة من اليسار أقرب إليك.

\* تطلع إلى اليمين.

\* إلق نظرة ثانية إلى اليسار قبل الانطلاق فقط حتى تتأكد من عدم وجود أي شخص لم تراه في المرة الأولى.

## ٢- لا تعتمد كلياً على إشارات المرور:-

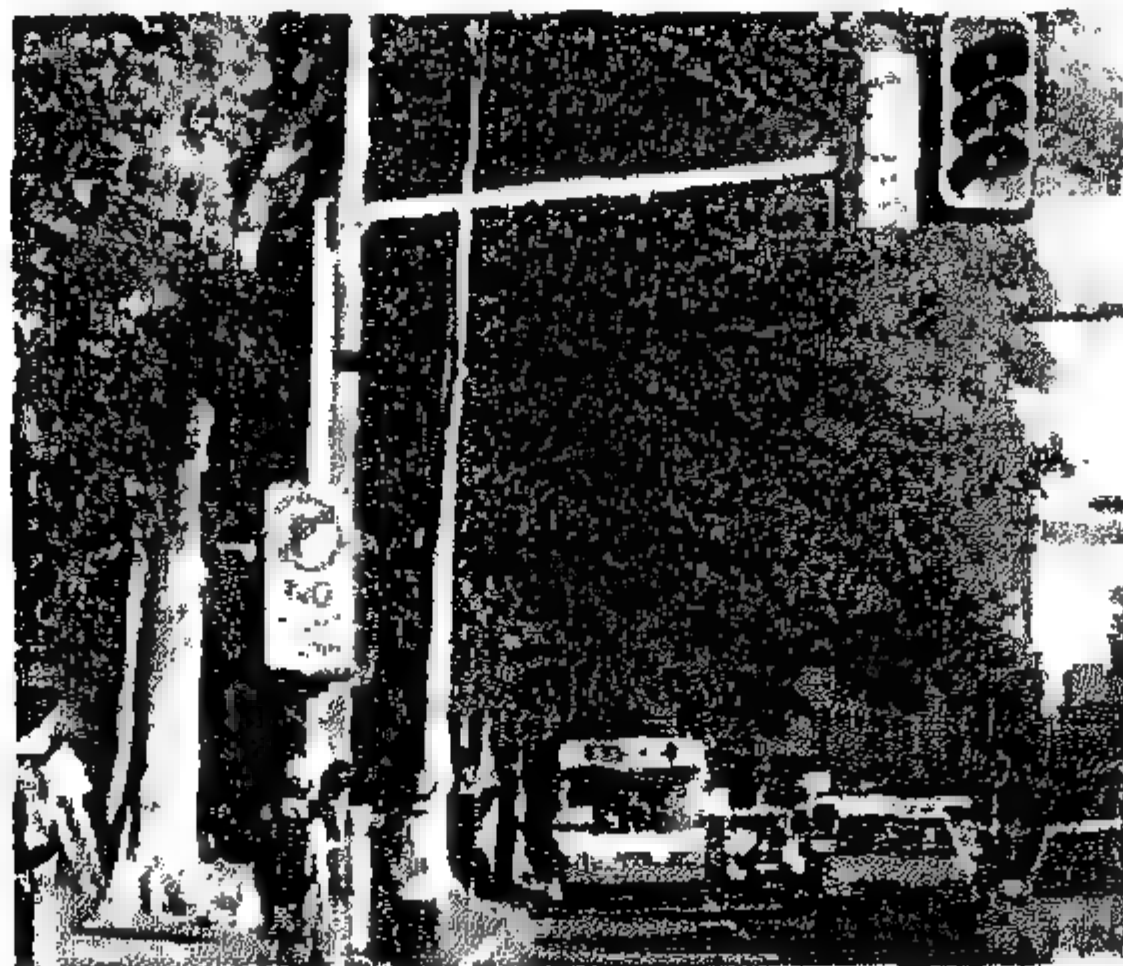
هناك بعض السائقين الذين لا يتقيدون بإشارات المرور. عند التقاطعات انظر إلى اليسار واليمين حتى لو كان لحركة المرور الأخرى ضوء أحمر أو إشارة (قف)، لأن السائق المهمل قد لا يقف.

## ٣- تأكد من المرأى الجيد:-

تأكد من قدراتك على الرؤية قبل عبور نقط التقاطع إذا مرأى الشارع المتقاطع محجوباً بمبنى أو صف من السيارات الواقفه، تحرك على الطرف ببطء حتى يمكنك رؤية الأشياء بوضوح تام

## ٤- معابر المشاة:-

توجد معظم معابر المشاة عند زوايا الشوارع، وتوجد أحياناً عند مراكز المباني المتراسة، وعند الالتفات عند زاوية شارع، وكن يقظاً.. فقد يكون هناك من يرغب في عبور الشارع. وتذكر أن الضوء الأخضر المعطى لك معطى لهم أيضاً.



## ٥- التطلع إلى الخلف:-

من الأمور المستحسنة تفقد حركة المرور من خلفك وبهذه الطريقة تتمكن من معرفة ما إذا كان أحدهم يقود سيارته على مقربة من سيارتك أو آتيا من خلفك بسرعة كبيرة. وكذلك من المهم التطلع إلى الوراء قبل تغيير المسارات، وعند الرجوع إلى الخلف، أو القيادة على التلال المنحدرة أو الطويلة.

## ٦- عند تغيير المسارات:-

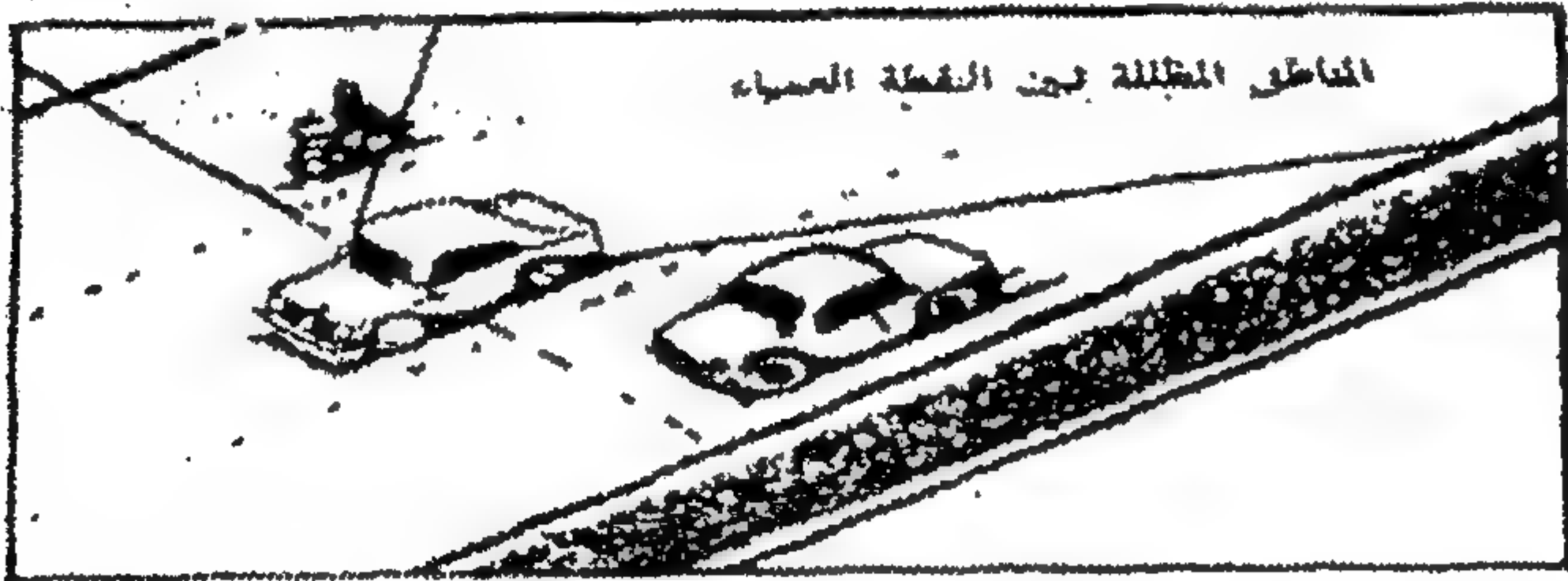
عند الرغبة في تغيير المسار، أنظر إلى الخلف للتأكد من حركة السيارات على المسار الذي ترغب الدخول فيه، ويتضمن تغيير المسار ما يلي:-

- التغير من مسار ما إلى مسار آخر.

- الدخول إلى الطريق الحر من الطريق منحدر.

- الدخول إلى الطريق من الرصيف أو من حافة الطريق.

قبل تغيير المسارات تطلع إلى حركة المرور من ورائك وجانبك:-  
تطلع في جميع المرايا.



التفت من فوق الكتف للتأكد من خلو المسار الذي تريد الانتقال إليه من حركة المرور، ولاحظ أن الاكتفاء باستعمال المرايا الجانبية أو الداخلية للتطلع إلى حركة السيارات، قد لا يمكنك من رؤية المركبات القريبة من مؤخرة سيارتك بسبب (النقطة العمياء).

تطلع دائما الجوانب بسرعة، لا تبعد عينيك عن ملاحظة الطريق أمامك لأكثر من لحظة وراقب إشارات السيارات التي تسير أمامك وقد يكون هناك من يرغب في تغيير مساره.

#### ٧- المناطق المحيطة بجانب الشارع:-

كلما ازدادت حركة المشاة على طول جانب الطريق، كلما ازدادت قرص العبور أو الدخول إلى الطريق لذلك من المهم جدا أن تطلع إلى الجوانب عندما تكون قريبا من:-

- مراكز التسويق ومواقف السيارات.

- مناطق البناء.

- معابر المشاة المكتظة.

- الملاعب وساحات المدارس.

#### ٨- عندما تخفف السرعة فجأة:-

عندما تضطر لتخفيف السرعة بشكل مفاجئ إلى نظرة سريعة على المرايا، كما يجب عليك تفقد المرايا عندما تستعد للانعطاف إلى الطريق جانبي أو التهيؤ لإيقاف سيارتك.

#### ٩- عندما ترجع إلى الوراء:-

يعتبر الرجوع إلى الوراء أمرا خطيرا. ولذا يفضل تجنب الرجوع إلى الوراء كلما كان ذلك ممكنا، واتبع التعليمات الآتية:-

- تذكر انه لايسمح لك بالرجوع الى الخلف نهائيا على الطرق السريعة وانه لايسمح لك بالرجوع في المدينة إلا بقدر طول سيارتك مرة ونصف فقط وإلا أعتبرك رجل المرور تسير عكس الاتجاه.

- تفقد ما خلف سيارتك قبل الدخول إليها، إذ يصعب كثير رؤية الأطفال وبعض العوائق الأخرى من مقعد السائق.

- أستدر وتطلع من فوق الكتف عند الرجوع إلى الخلف، ولا تعتمد على المرايا، كما يجب ألا تطلع من خارج النافذة الجانبية.



- يجب أن يكون الرجوع إلى الخلف ببطء دائما لتلاقي الحوادث.

#### ١٠ - نظافة النوافذ والمرايا:-

حافظ على نظافة المرايا والزجاج بسيارتك، لأن الشمس الساطعة أو الأنوار المسطعة على الزجاج الغير نظيف تجعل الرؤية صعبة.

#### ١١ - التطلع الجيد أثناء الليل:-

أخذ جانب الحيطه التامة عند القيادة فى الليل. السير ببطء لأن مجال الرؤية محدود، وقد تؤدي السرعة الزائدة إلى الوقوع فى المأزق والمفاجآت.

كما انه وفقا للنظام يجب عليك إضاءة أنوار سيارتك بعد ٣٠ دقيقة من الغروب مع إبقاء الأنوار مشتعلة حتى ٣٠ دقيقة من قبل الشروق. ويجب عليك إشعال أنوار سيارتك كلما تعذر عليك الرؤية لمسافة ١٠٠٠ قدم إلى الأمام. وإضاءة الأنوار الأمامية عند هطول المطر وظهور الضباب تستعمل الضوء الخافت لأن الأضواء العالية التى تنعكس إلى الوراء تبهر البصر.

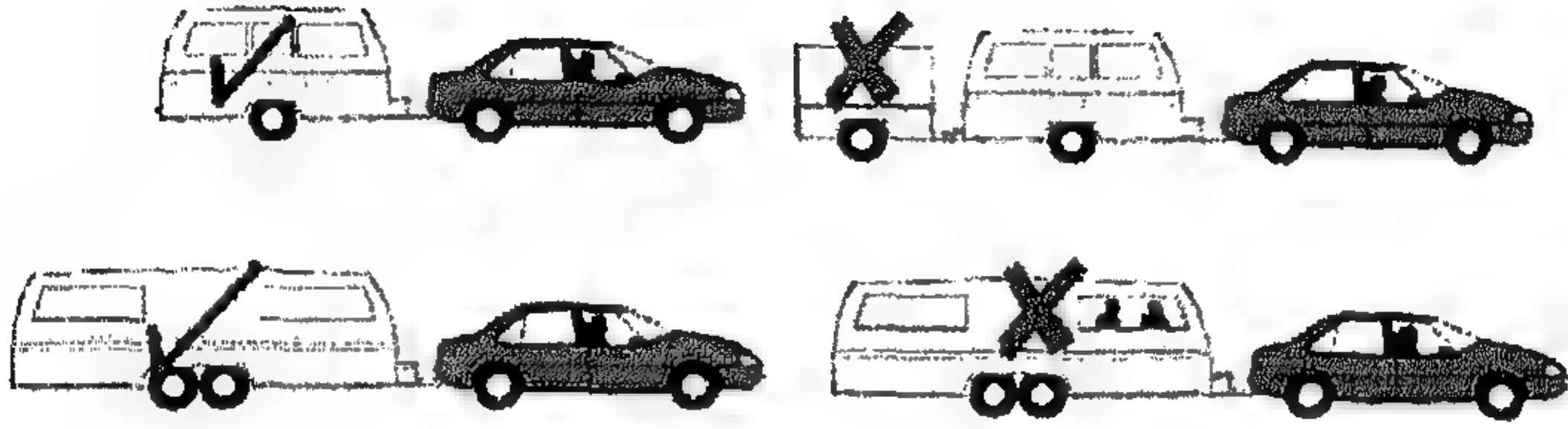
لا تبهر بصر غيرك من السائقين بأنوار سيارتك، واستعمل الضوء العالي فقط فى الطريق الطويلة عندما لا توجد سيارات قريبة منك. وخفف الأنوار العالية باستعمال الخافطة قبل مسافة ٥٠٠ قدم من السيارات القادمة باتجاهك وإذا كنت تسير وراء سيارة فأستخدم الأنوار الخافطة اذا اقتربت منها بثلاثمائة قدم .

عندما تترك مكانا ساطع النور، قم بالقيادة ببطء حتى تتكيف عيناك مع الظلام.

لا تمنعن النظر فى أنوار السيارات القادمة، وانظر باتجاه الحافه اليمنى لمسارك، وراقب السيارة القادمة من طرف عينك، وتجنب أن (ترد) على السائق القادم فى الاتجاه المعاكس باستعمال الضوء العالي، لأنك إذا قمت بذلك فإن الرؤيا سوف تتعذر عليكما معا والأفضل إن يظل واحد منكما قادرا على الرؤيا والزم اليمين قدر الإمكان عند اقتراب مركبة بضوء واحد، فقد تكون هذه المركبة دراجة هوائية أو دراجة بخارية وقد تكون سيارة تعطل أحد

أنوارها وتذكر أنك طرفاً في الحادث عند إساءة استخدام الضوء .  
استعمال النظارات:-

اتبع نصيحة طبيب العيون بشأن حاجتك إلى استعمال نظارة، وإذا أشار عليك بذلك فاتبع التعليمات لأن هذا الأمر في صالحك.  
أحذر استعمال النظارات المعتمدة في الليل، لأنها تزيد في صعوبة الرؤية. ويجب اتباع القواعد السليمة في استخدام ملحقة السيارة كما هو موضح في الشكل التالي:



لذا نهيب بك الإلتزام أيها السائق الفطن إلى أمانه أن تتخذ كل  
ماسبق من إجراءات سابقة للتطلع للوصول الي الأمان والسلامة  
لقيامتك

بعض العادات السيئة فى القيادة والتى يعتقد من يقوم بها انه من افضل السائقين واحسنهم الماما وفهما بقواعد واداب المرور وفهما بالسيارة وتصميمها وقواعد تشغيلها وصيانتها .

وفيما يلى سوف نذكر بعضا منها وهى :-

- استخدام النور الرباعى والخاص بالحالات الطارئة على القيادة (مثل اشتعال النيران بالسيارة -الوقوف لتغيير احد الاطارات - عطل السيارة - فقد السيطرة على السيارة وتوجيهها - انفجار احد الاطارات - الخ....) استخدام هذا الضوء كضوء انتظار .

- القيام بتخطى الكثير من السيارات من الجانبين بطريقة سريعة مما يعرف (بالغرز ) اعتقادا ممن يقوم به على انه من اكفأ السائقين ولا يعلم ان من يقوم بمثل هذا هو من اجهل السائقين بقواعد القيادة العلمية والعملية وقواعد الامن والسلامة .

- القيادة متحكما بيد واحدة بعجلة القيادة او واضعا اصابعه داخل عجلة القيادة ولو حدث ظرف طارئ للسيارة مثل انفجار احد الاطارات او مصادمة فسيؤدى ذلك الى كسر الاصبع الموجود داخل عجلة القيادة وعدم التحكم فى السيارة .

- ابدال الاطارات الموجودة بالسيارة باخرى غير مطابقة للمقاسات ومواصفات المصنع وهو مايؤدى الى عدم الاتزان اثناء السير والدخول فى حادث (جريا وراء المظاهر الكاذبة والتقليد الاعمى) .

- وضع مرايا كثيرة وعديدة ليس لها أى فائدة الا انها تشغل السائق اثناء القيادة وتسرع به فى الدخول فى الحوادث .

- وضع عدد كبير من الهوائيات والزينات والماركات والملصقات والغير معروفة المعنى وخصوصا اذا كانت بلغة غير معروفة له حيث انها ليست الامضيعة للمال وتشويه للمركبة .



- وضع انوار غير مرورية بألوان وأوضاع مخالفة للغة التخاطب المرورى مما يجعله يفقد طريقة التخاطب المرورى مع مستخدم الطريق ويدخل فى المصادمات وخصوصا بالليل .
- تركيب أجهزة تكبير وساعات للصوت وتشغيلها بصوت مرتفع جدا تشغل السائق عن القيادة وتزيد من التلوث الضوضائى .
- تركيب الزجاج الفيديه الحاجب للرؤيا مما يعيق السائق عن القيادة .
- تركيب عدد من الات التنبيه عالية الصوت مما يسبب إرباك مستخدمى الطريق وزيادة التلوث الضوضائى .
- وضع وتعليق أشياء كثيرة بالزجاج الامامى والخلفى للسيارة تعيق الرؤيا .
- السير خلف سيارة مباشرة (نقطة عدم الهروب مناذا استخدم الفرامل ) مما يؤدى الى الاصطدام به من الخلف .
- التسارع بالطرق .
- الانتظار فى غير الاماكن المخصصة له .
- المعاتبات بين السائقين التى تصل بهم الى غضب الطريق ثم مايتى بعد ذلك من مشاحنات ومشاجرات .
- الانشغال عن القيادة بأشياء اخرى .
- عدم الاهتمام بوجود اطار احتياطى سليم ورافعة وعدة وسيور وطقم فيوزات احتياطى ووجود طفاية حريق للسيارة .
- عمل الصيانة الدورية للسيارة فى مواعيدها وبانتظام .
- الحرص على الكشف على السيارة وإطاراتها قبل الخروج بها .
- عدم الاهتمام بتاريخ نهاية الصلاحية والعمر الافتراضى للاطارات وكذا مايسمى بالتبديل او التصليب لها .
- عدم حمل رخصتى القيادة والسيارة اثناء القيادة .

- عدم التعامل مع التوكيل الخاص بالسيارة والتعامل مع من يسمى (الاسطى بلية) ظنا بانه هو الاوفر لكنه قديكلفك حياتك .
- استعمال قطع غيار غير أصلية او مستخدمة (قاتله الله من سمح بدخولها البلاد )لأنها إنقضت عمرها الانفراضى ولكن نأخذ بظاهرها فتصبح اعلى من الجديدة الاصلية فى اضاءة الوقت والعمر والعمالةقناهيك عما تسببه من حوادث قاتلة .
- القيادة تحت تأثير ادوية او مخدرات او كحول او ارهاق شديد .
- القيادة تحت تأثير الغضب او الاخبار العصبية السيئة او الايجابية .
- القيادة فى الظروف الجوية السيئة او الشبورة او انعدام الرؤيا .
- القيادة تحت تأثير المض العضوى او المفاجئ .
- القيادة تحت تأثير كبر السن الشديد .

## النصيحة الكبرى رقم (١)

عدم التعامل مع كل مايوصف ( بالاسطى بلية )

كان جميع المهنيين بمصر على درجة كبيرة من المهارة الفنية والمهنية وذلك بمافيهم مهني خدمة السيارات من ميكانيكا وإطارات وكهرباء الخ....وكان يشهد لهم بذلك الجميع وكان ذلك يتناسب مع المركبة الموجودة فى ذلك الحين .

ولما ظهرت الاجيال الجديدة من المركبات والتي بين أيدينا الان والتي يصعب على بعض المهندسين من غير أصحاب التخصص التعامل معها لذا أصبح من الخطأ الكارثى ان تترك صيانتها وإصلاحها الى الاسطى بلية ممن يدعى العلم بكل جديد فى المركبة وحقبة الامر هو يجهل بكل ما فيها من انظمة ورغم ذلك يجد من يسمع له وللأسف الشديد من بعض المتعلمين بحجة أنه أوفر ماديا من التوكيلات الخاصة بالمركبات ولايدرى من يتعامل معه أنه يمكن أنه بتسبب فى عدم سلامته وأمنه وكذا من معه فى المركبة وهو سبب من الاسباب الرئيسية فى الحوادث .

وللأسف الشديد ان السلطات تسمح له بمزاولة هذه المهنة دون الحصول على أى إجازة علمية لذلك كما وأن السلطات تسمح للمركبات أطراف المصادمات بإصلاح دون تصريح أيضا مما يؤدي الى تغيير معالم الحادث والهروب من المسائلة مخالفه بذلك جميع القوانين حتى فى الاقطار العربية .

لذا فالخيار لك إما أن تحافظ على سلامتك وأمنك وتذهب الى المختص من أهل الذكر فى هذا كما قال الله عز وجل فى كتابه الكريم ﴿ (فسألوا أهل الذكر إن كنتم لاتعلمون ) ﴾ أو ان تتعامل مع هؤلاء الجهلاء على حساب سلامتك وأمنك وحياتك

## النصيحة الكبرى رقم ( ٢ )

### عدم إعادة إستخدام قطع الغيار المستعملة

من الاخطاء الكارثية اعادة إستخدام قطع غيار للسيارة مستعملة من قبل تحت بند (إستعمال الخارج ) وهذا خطأ فادح يؤدي الى كوارث واول من يدفع ثمنها هو من اعاد إستخدامها وتجد من يبيعها أو استوردها ويبرر ذلك بأنها اصلية وليست ( مضروبة ) وهو الجهل بعينه لأن قطع الغيار سواء كانت معدنية أو من المطاط أو البلاستيك لها عمر أفتراضى ينتهى بإجهاد وتفريق جزيئات المعدن ولا تؤدي عملها المطلوب بعده مما يؤدي الى وقوع الحوادث الجثيمة ولا نعرف بعد ذلك السبب فى الحادث لجهلنا بهذه الاصول العلمية ونرجع اسباب الحادث الى اسباب اخرى ولا نتعلم مما حدث .

اما إذا كانت القطع التى إعيد إستخدامها من مادة البلاستيك او المطاط مثل الاطارات فلا بد ان تعرف ان هذه المواد لها تاريخ نهاية صلاحية لأنها تتأثر ببعض انواع الاشعة الشمسية مما يعيدها الى مكوناتها الاصلية فلا تصلح بعد هذا التاريخ للاستخدام وهى من الاسباب الرئيسية فى وقوع الحوادث لذا فأنا اتعجب لمن سمح بإستيراد هذه القطع المستعملة والى من سمح بتداولها وبيعها وإعادة إستخدامها (قاتله الله) .

لذا أهيب بك اخى السائق إلا تقع فى مثل هذا الخطأ الكارثى تحت أى بند .



## مصادر المؤلف

### ١- المصادر العربية

- القرآن الكريم كتاب الله عز وجل
- سنة رسول الله العدنان صلى الله عليه وسلم وما روى عنه بالبخارى ومسلم
- قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ م في جمهورية مصر العربية والمعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ م
- اللائحة التنفيذية للقانون السابق الصادرة برقم ٢٧٧٧ لسنة ٢٠٠٠ م.
- الدراسات العلمية والعملية لنفس المؤلف وهي عبارة عن مجهود شخصي له .
- المذكرات والنشرات والأبحاث لمؤتمر الشرطة المصرية لسنة ٢٠٠٠ م.
- كتاب قواعد واداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الامنة والمسجلة برقم ايداع محلي رقم ١٧٢٧٦/٢٠٠٠ والترقيم الدولي رقم ٢-٣١٦٧-٠٤-٩٧٧ I.S.B.N من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي .
- مؤلف كيفية تطبيق القانون كحل من حلول مشكلة المرور والمسجلة برقم ايداع محلي رقم ٢٧٤٦٧/٢٠٠١ من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي والترقيم الدولي رقم ٢-٣١٦٧-٠٤-٩٧٧ I.S.B.N .
- مؤلف سيارة الأغاثة وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري الروبي
- مؤلف رخص السير واجراءات اصدارها من تسجيل وفحص وصرف اللوحات واصدار الرخصة وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري الروبي.

- مؤلف اجراءات المعاينة والتحقيق المتبعة في حوادث المرور وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء/ يسري الروبي .
- مؤلف رجل المرور وتنظيم حركة السير للسيد الشريف اللواء يسري الروبي.
- مؤلف القيادة الوقائية بجزئيه للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف دور رجل المرور في المنظومة المرورية للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف الدوريات المرورية للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي
- مؤلف أهداف ومهام العمل المروري للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف التقنية الحديثة في مجال المرور للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي.
- مؤلف مايتبع حيال السيارات المبلغ بسرقتها للسيد الشريف اللواء/ يسري الروبي.
- مؤلف إدارة الأزمات المرورية للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف تنظيم مسرح الحادث المروري للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف مهارات القاء القبض والتفتيش للسيد الشريف اللواء/ سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني .
- مؤلف المداهمة والتفتيش للسيد الشريف/ اللواء سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني.
- مؤلف المحاكمات العسكرية في الشرطة للسيد الشريف اللواء/ سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني
- الخبرة الخاصة بالسيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي خلال عملة بالمرور بجمهورية مصر العربية .
- الزيارات الميدانية للمؤلف لمختلف أنظمة دول العالم في هذا الشأن .

## *٢- المصادر الأجنبية*

- ١- Traffic Signals*  
*F.V webster B.Sc. Ph.D.*  
*B.M Coffe. B.Sc. AMIEE.*
- ٢- Driving And Traffic Safety Education*  
*James E. Aaron ; Marland K.Strasser*  
*Safety Center , southern Illinios university.*
- ٣- Private Motoring in England and Wales.*  
*By P.G. Gray*  
*London. Her Majest's Stateway Office ١٩٦٩*
- ٤- Highway Safety Policies for police Executive*  
*Highway Safety Division*  
*International Association Chiefs of police.*
- ٥- Traffic Accident Investigation Manual*  
*J.stannard Baker*  
*The Traffic Institute, Northwestern University.*
- ٦- Chicagho Traffic Institute for High Officers*
- ٧- The Driving Simulator Method*  
*Highway Traffic Safety Department*  
*Michigan State University*  
*East Lancing, Michigan . USA .*

*^ United Nations Conference on Road and Motor Transport*

*Geneva, ٢٢ August – ١٩ September , ١٩٤٩*

*٩-World Roads Statistics ١٩٦٨– ١٩٧٢٩*

*Geneva ٦٢, rue de Lousanne.*

*١٠- Education for Safe Living*

*Herbert J. Stack ; J. Duke Elkow*

*New York University , Traffic Safety Center.*

*١١-Pedetrain Protection*

*American Auto mobile Association*

*Traffic Engineering of Deptt. of Wash.*

*١٢- The Patrol Operation*

*George W. O'connor*

*Charles G. Nanderfoseh.*

*١٣- Organization for Traffic Safety in your Community.*

*Essential of Planning and Effective Program*

*Walter D. Ladd.*

*G.G. Stewart.*

*١٤- The Psychology of Driving*

*A.R Jouer , M.A. MS. Ph.D.*

*Director, Driving Research Laboratory.*

*Iow State University.*

*١٥- Human Factors In Highway Traffic Safety Research*

*T.W. Fortes ; Michingan State University.*

*١٦- what Every Driver Must Know*



State of Michigan

March, ١٩٦٧.

١٧ – Roadcraft the police driver,s hand book.

- مستخرج من بيانات حوادث نيوزساوث ويلز (RTA) .
- أسباب الوفيات المكتب الاسترالى للإحصائيات ٢٠٠١ .
- المكتب الاسترالى لسلامة النقل ٢٠٠٢ (ATSB) .
- مكتب إقتصاديات النقل (BTE) تكلفة حوادث التصادم .
- كتاب الأداء سيمسون (١٩٩٦) .
- كلارك وترومان (٢٠٠١) .
- دائرة البيئة والنقل - لندن - (DTER) .
- محاضرة المؤتمر الواحد والعشرين للجمعية الامريكية لطب النقل الالى - كندا - (RTA) .
- كتيب مؤهلات السائق نيوزساوث ويلز .
- مستخرج من الرسوم البيانية لاصابات الكحول - بنسلفانيا - امريكا .
- مستخرج من الارهاق (TAC) .
- الجمعية الامريكية للسيارات (AAA) .
- متسوبولوس ،محاضرة مؤتمر أبحاث سلامة الطريق (٢٠٠١) .
- تقرير وحدة أبحاث حوادث الطريق (NHMCR) جامعة أدلايد .
- دائرة سلامة الطريق وإدارة المرور (٢٠٠١) باريس .
- المكتب الفيدرالى لسلامة الطريق - سرعة السير ومخاطرة الاشتراك فى حدوث تصادم (١٩٩٧) .
- أبحاث الطريق والنقل فى سكاتدينافيا (١٩٩٩) .

## خاتمة

عزيزي رجل المرور أعانك الله على تقديم خدماتك إلى  
مستخدمي الطريق.

عزيزي قائد السيارة

بعض العادات السيئة في قيادة السيارات وماتؤدي اليه  
من كوارث وكيفية الاقلاع عنها

والله عز وجل نسأل أن نكون وفقنا لنقل دراسات و  
خبرات لنا دامت في حقل المرور أكثر من خمسة  
وعشرون عاما لك عزيزي القارئ.

وصدق رسول الله الكريم ﷺ حين قال: "خيركم من  
تعلم العلم وعلمه" صدقت يا حبيبي يا سيدي يا رسول  
الله ﷺ

مع تحياته المؤلف

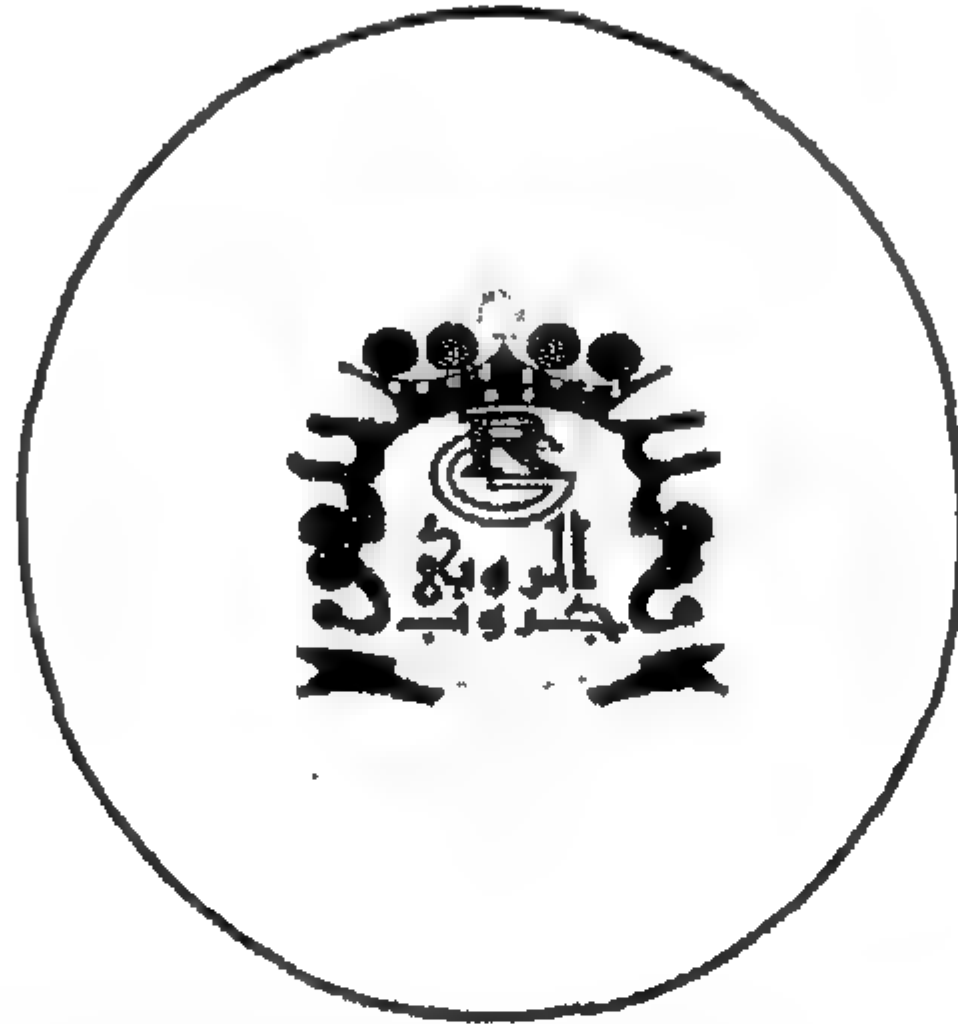
السيد الشريف اللواء يسري محمد الروبي

خبير المرور الدولي والانتقال والتدخل

السريع في الحوادث رئيس مجلس ادارة الدار

## تخطيط

المؤلف ومحتوياته مسجلة باسم المؤلف ورقم الإيداع هو ١٩٣١٥/٢٠١٠ والترقيم الدولي ٩٦٦١٠١-١٧-٩٧٧ محظور الاقتباس أو إعادة النشر أو التصوير إلا بإذن من المؤلف وذلك حسب قانون النشر وكل نسخة ليس بها العلامة المائية علي جميع صفحاتها وغير موقعة من المؤلف بالمداد الأحمر وبخط يده تعتبر تقليدا.



حقوق الطبع والنشر محفوظة لدار الخبرة للسلامة والتدريب  
واصدارات المنظومة المرورية

مدينة ٦ أكتوبر- الحي المتميز-مجاورة ٢- عمارة ٢٨

تليفون: ٣٨٣٥٤٠٨٢ فاكس عادي:

٣٨٣٥٢٩٣٣ وفاكس ملون ٣٣٧٦٢٩٠٠

محمول رئيس مجلس الإدارة: ٠١٢٢١١٧٨٢٤

محمول مدير الدار: ٠١٢٣٧٢٠٢٨٩

محمول مدير التدريب بالدار: ٠١٢٢٢١٦٦٥٩

هذا المؤلف قابل للتجديد والتعديل المستمر حسب مقتضيات المصلحة العامة وما تفرضه طبيعة وتطور أنظمة المرور والقوانين واللوائح المنظمة لها



الجمهورية العربية السورية

وزارة التعليم

مديرية التعليم - حلب

١٦١

### إقرار بتسليم رقم الأيداع بدار الكتب

طما لعمول الإيداع في

٠٠ لسنة ١٩٩٠ م ٠٠ لسنة ٠٠

مديرية التعليم

مجال

اسم المؤلف

اسم المؤلف

اسم المؤلف

اسم المؤلف

اسم المؤلف

اسم المؤلف

اسم المؤلف

اسم المؤلف

اسم المؤلف

اسم المؤلف

اسم المؤلف

اسم المؤلف

اسم المؤلف

ملاحظة

يتم ايداع نسخة طما لعمول الإيداع في دار الكتب  
طرا لا يرد من المصنف المصنف من ٠٠ صفحة

مستند الأيداع المحلي والعالمي



## أحد قاعات التدريب بدار الخبرة



دار الخبرة للسلامة و التدريب و إصدارات المنظومة المرورية هي أول دار في جمهورية مصر العربية و العالم العربي متخصصة في مجال المنظومة المرورية و علميتها في جميع مراحلها و يشرف عليها نخبة من السادة اللواءات من الخبراء و العلماء في هذا المجال و الدارسين بالولايات المتحدة الأمريكية و أوروبا بإشراف السيد الشريف اللواء / يسري محمد محمد الروبي خبير المرور الدولي والإنقاذ والتدخل السريع في الحوادث رئيس مجلس إدارة الدار.



## مبنى دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية

مدينة السادس من أكتوبر الحي المتميز المجاورة الثانية عمارة ٢٨  
بجوار بنك الإسكان والتعمير ت ٣٨٣٥٤٠٨٢ - فاكس عادي -

٣٣٧٦٢٩٠٠ و فاكس ملون ٣٨٣٥٢٩٣٣

محمول رئيس مجلس الإدارة : ٠١٢٢١١٧٨٢٤

محمول المستشار مدير الدار : ٠١٢٣٧٢٠٢٨٩

محمول مدير التدريب بالدار : ٠١٢٢٢١٦٦٥٩

البريد الإلكتروني [E-mail:darelkhebra@hotmail.com](mailto:darelkhebra@hotmail.com)

الموقع الإلكتروني [www.elroubygroup.com](http://www.elroubygroup.com)

## الفهرس

اسم الموضوع	رقم الصفحة
اهداء .....	١
مقدمة .....	٢
السيرة الذاتية للمؤلف .....	٥
بعض العادات السيئة فى القيادة وماتؤدى اليه من كوارث .....	٢٥
مصادر المؤلف العربية .....	١٣٠
مصادر المؤلف الاجنبية .....	١٣٢
خاتمة .....	١٣٥
تحذير .....	١٥٦
مستند الايداع .....	١٣٧
احد قاعات التدريب بالدار .....	١٣٨
مبنى دار الخبرة .....	١٣٩
الفهرس .....	١٤٠
إقرأفى السلسلة .....	١٤١
مساحة إعلانية .....	١٤٣

### الطبعة الثانية

تطلب من دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة  
المروزية

مدينة السادس من اكتوبر الحي المتميز المجاورة الثانية عمارة ٢٨

بجوار بنك الإسكان والتعمير ت ٨٢ ٣٨٣٥٤٠٨٢ - فاكس عادى -

٣٨٣٥٢٩٣٣ و فاكس ملون ٣٣٧٦٢٩٠٠

محمول رئيس مجلس الادارة ٠١٢٢١١٧٨٢٤

محمول المستشار مدير الدار ٠١٢٣٧٢٠٢٨٩

محمول مدير التدريب بالدار ٠١٢٢٢١٦٦٥٩

البريد الالكترونى E-mail:darelkhebra@hotmail.com

الموقع الالكترونى www.elroubygroup.com

## إقرأ فى السلسلة المرورية

إقرأ فى الجزء الاول : قواعد واداب المرور - بدء السير - فن القيادة - لغة التخاطب المرورية.

إقرأ فى الجزء الثانى: وسائل الامان بالسيارة - سلامة الاطارات - ارشادات وملاحظات ونصائح - اهم التعديلات الجديدة على قانون المرور.

إقرأ فى الجزء الثالث: خطوات القيادة - تسلم عجلة القيادة - القيادة واستخدام عصا النقل الرؤية والتقدير - المناورات الاساسية - التحكم فى الوقت والمسافة التعامل مع مستخدمى الطريق - الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها.

إقرأ فى الجزء الرابع: علمية حادث المرور و كيفية وقوعه و كيفية تفاديه او التقليل من آثاره والأحكام الشرعية الحنيفة فى حوادث المرور.

إقرأ فى الجزء الخامس: رخص القيادة وكيفية الحصول عليها ورخص السير وإجراءات إصدارها

إقرأ فى الجزء السادس : سيارة الإغاثة

إقرأ فى الجزء السابع : انواع دوريات المرور ومهامها - إستيقاف رجل المرور لقائد السيارة - أهداف ومهام العمل المروري - التقنية الحديثة لاجهزة المرور - الخدمات الهامة والتشريفات .

إقرأ فى الجزء الثامن : أساليب الإستيقاف و القبض و التفتيش والمطاردة لرجال المرور

إقرأ فى الجزء التاسع : تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعالجة لها وتحليله الإستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية.

إقرأ فى الجزء العاشر ١-٢-٣ : المشاكل والازمات المرورية واسبابها وطرق حلها.



اقرأ في الجزء الثالث عشر : إستشعار مصادر الخطر وإدراكه  
وتفاديه أثناء القيادة .

اقرأ في الجزء الرابع عشر : دليل سائقى الشاحنات الجزء  
الاول.

اقرأ في الجزء الخامس عشر : دليل سائقى الشاحنات الجزء الثانى  
اقرأ في الجزء السادس عشر : إرشادات ونصائح مرورية وهندسية  
عامة وهامة لقيادة السيارة وصيانتها وبعض المواقف والاعطال  
الشائعة وطريقة التعامل والاصلاح .

اقرأ في الجزء السابع عشر : بعض العادات السيئة فى قيادة  
السيارات وما تؤدى اليه من كوارث وكيفية الاقلاع عنها  
باقى اجزاء المنظومة المرورية والتي تحت الطبع والإصدار  
دليل سائقى سيارات الشرطة - دور رجل المرور فى المنظومة  
المرورية.

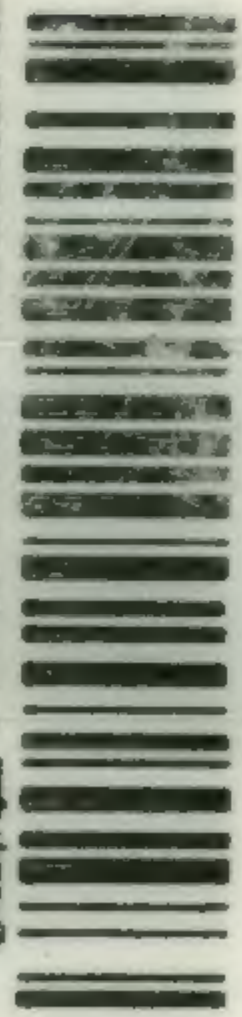
هذه الصفحة والتي تليها  
من هذا المؤلف مخصصة لإعلانات  
من هو مرتبط بعملية تعليم القيادة  
أو إنتاج السيارة أو التأمين الخاص  
بها و يمكن تكرار مساحات أخرى  
بداخل صفحات هذا المؤلف أيضا  
لنفس الغرض بالاتفاق مع الدار







3  
Biblioteca Alexandrina



0916797